✱ Année 1954. — N° 99 A. N. Le numéro : 15 francs. Jeudi 18 Novembre 1954 ✱

JOURNAL OFFICIEL

DE LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DÉBATS PARLEMENTAIRES

ASSEMBLÉE NATIONALE

COMPTE RENDU IN EXTENSO DES SÉANCES
QUESTIONS ECRITES ET REPONSES DES MINISTRES A CES QUESTIONS

Abonnements à l'Édition des DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE NATIONALE :

MÉTROPOLE ET FRANCE D'OUTRE-MER : **800 fr.** ; ÉTRANGER : **2.100 fr.**

(*Compte chèque postal:* 9063.13, Paris.)

PRIÈRE DE JOINDRE LA DERNIÈRE BANDE aux renouvellements et réclamations | DIRECTION, RÉDACTION ET ADMINISTRATION **QUAI VOLTAIRE, N° 31, PARIS-7e** | POUR LES CHANGEMENTS D'ADRESSE AJOUTER 20 FRANCS

2e LÉGISLATURE

SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 136e SEANCE

1re Séance du mercredi 17 novembre 1954.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 5123).

2. — Demandes d'interpellation (p. 5124).

3. — Dépôt, avec demande de discussion d'urgence, d'une proposition de loi (p. 5124).

4. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1955. — Travail et sécurité sociale. — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5124).

Art. 2. — Réservé.

Etat B.

Chap. 57-10 et 57-99. — Adoption.

Chap. 66-10.

Mme Francine Lefebvre.

Demandes de disjonction : M. Coutant, Mme Francine Lefebvre, MM. de Tinguy, rapporteur; Renard, Coudray, Aujoulat, ministre du travail et de la sécurité sociale; Patinaud, Claudius-Petit. — Adoption.

Adoption de l'article 2.

Amendements tendant à insérer des articles additionnels:

Amendements n° 4 de Mme Francine Lefebvre et n° 12 de M. Coutant: Mme Francine Lefebvre, MM. Coutant, Edgar Faure, ministre des finances, des affaires économiques et du plan; le rapporteur, Alfred Coste-Floret, Patinaud, Boutbien, le président. — Renvoi à la commission.

Amendement n° 6 de M. Caillet: MM. Caillet, le ministre du travail, le rapporteur. — Disjonction.

MM. le rapporteur, le ministre du travail, Patinaud, Boutbien.

Vote sur l'ensemble réservé.

Suspension et reprise de la séance (p.

5. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1955. — Travaux publics, transports et tourisme (I: Aviation civile et commerciale). — Discussion d'un projet de loi (p. 5130).

MM. Morice, rapporteur; Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme; Cornu-glion-Molinier, Burlot.

MM. Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, le rapporteur pour avis, le président, Nigay, Devinat, le rapporteur, Regaudie, président de la commission des moyens de communication.

Art. 1er. — Réservé.

Etat A.

Chap. 31-01.

MM. Couston, Bouret.

Renvoi de la suite du débat.

6. — Ordre du jour (p. 5142).

MM. Buron, ministre de la France d'outre-mer; Barangé, rapporteur général; le président.

Décision de retirer de l'ordre du jour la discussion du budget de la France d'outre-mer et de consacrer la séance du soir à la seule discussion du budget de l'aviation civile.

PRESIDENCE DE M. GASTON PALEWSKI, vice-président.

La séance est ouverte à quinze heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la troisième séance d'hier a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEMANDES D'INTERPELLATION

M. le président. J'ai reçu les demandes d'interpellation suivantes:

De M. Grousseaud, sur l'aberrante politique tunisienne d'amitié du Gouvernement avec le Néo-Destour, adversaire irréductible de la France et défenseur des fellaghas.

De M. de Saivre, sur les résultats actuels des entretiens du Gouvernement avec le ministère tunisien protecteur des assassins fellaghas.

La date des débats sera fixée ultérieurement.

— 3 —

DEPOT, AVEC DEMANDE DE DISCUSSION D'URGENCE, D'UNE PROPOSITION DE LOI

M. le président. J'ai reçu de M. Couinaud, avec demande de discussion d'urgence, une proposition de loi tendant à modifier le régime de l'allocation compensatrice des augmentations de loyers instituée par l'article 74 de la loi n° 51-598 du 24 mai 1951.

La proposition sera imprimée sous le n° 9480, distribuée, et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de la justice et de législation. (*Assentiment.*)

Il va être procédé à l'affichage et à la notification de la demande de discussion d'urgence.

— 4 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1955

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère du travail et de la sécurité sociale pour l'exercice 1955 (nos 9299-9397).

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Commission des finances, 4 minutes;

Commission du travail et de la sécurité sociale, 13 minutes;

Groupe socialiste, 3 minutes;

Groupe du mouvement républicain populaire, 14 minutes;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 27 minutes;

Groupe des républicains sociaux, 15 minutes;

Groupe des républicains indépendants, 20 minutes;

Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, 10 minutes;

Groupe indépendant paysan, 9 minutes;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, 6 minutes;

Groupe paysan et du centre démocratique, 7 minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 5 minutes;

Groupe des républicains progressistes, 1 minute;

Isolés, 3 minutes.

Le Gouvernement et le groupe communiste ont épuisé leur temps de parole.

Hier soir, l'Assemblée nationale a adopté l'article 1er.

[*Article* 2.]

M. le président. L'article 2 est réservé jusqu'au vote de l'état B.

Je donne lecture de l'état B:

ETAT B

Travail et sécurité sociale.

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS PAR L'ETAT

7e partie. — Equipements administratif et divers.

« Chap. 57-10. — Equipement des services du travail et de la sécurité sociale:

« Autorisation de programme, 500 millions de francs;

« Crédit de payement, 100 millions de francs. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 57-10.

(*Le chapitre* 57-10, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance:

« Autorisation de programme. » — (Mémoire.)

« Crédit de payement. » — (Mémoire.)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 66-10.

TITRE VI — INVESTISSEMENTS EXÉCUTÉS AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

6e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-10. — Réadaptation et reclassement de la main-d'œuvre. — Formation professionnelle des adultes:

« Autorisation de programme, 11 milliards de francs;

« Crédit de payement, 11 milliards de francs;

La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Je désire appeler l'attention de l'Assemblée sur le fonds de réadaptation et de reclassement de la main-d'œuvre créé par le décret du 14 septembre 1954.

Ce décret a créé trois fonds, mais un seulement est affecté particulièrement à la réadaptation et au reclassement de la main-d'œuvre; c'est celui dont la dotation est prévue au chapitre 66-10 actuellement en discussion.

Je ne vous cacherai pas, monsieur le ministre, que je suis quelque peu inquiète de la façon dont doit fonctionner ce fonds. Je ne sais si j'ai bien compris ce fonctionnement à la lecture du décret et je souhaiterais me tromper dans la façon dont je l'ai interprété.

Ce fonds est géré par vos soins, mais il est créé en même temps un comité d'adaptation de l'industrie, du reclassement de la main-d'œuvre et de la décentralisation industrielle, composé de sept membres. Trois d'entre eux sont nommés par le ministre des finances, ce qui tend à donner à cette administration un rôle prépondérant.

Ce comité doit être obligatoirement saisi de toutes les questions ayant trait au reclassement de la main-d'œuvre. Il est certain que le ministre du travail aura à lui soumettre souvent des suggestions, le plan prévoyant des modifications dans la structure de notre économie et des changements de métier pour des milliers de travailleurs. Dans ces conditions, il me semble absolument inacceptable que les décisions ne puissent être prises par le ministre qu'après avis conforme du comité.

Comment se fait-il que le ministre du travail n'ait pas pouvoir de décision en la matière ? Que se passera-t-il si le comité ne veut pas émettre un avis conforme aux propositions du ministre relatives au reclassement des travailleurs, à leur réadaptation, peut-être sur place ?

Les opinions ou les propositions formulées par le ministre du travail, tuteur des travailleurs, me paraissent autrement plus valables que celles de fonctionnaires, si éminents soient-ils, qui s'attachent moins à l'aspect humain des problèmes qu'à leurs incidences techniques et financières.

Que se passera-t-il, je le répète, si le comité n'émet pas un avis conforme ? Je me le demande vraiment. Le ministre sera-t-il purement et simplement débouté de son action ?

A mon avis, en régime parlementaire, ce n'est pas un comité irresponsable qui doit être maître de la décision. Je n'attaque pas la compétence, certainement très grande, des membres de ce comité. Je sais que celui qui représentera le ministère du travail est un homme remarquable à tous les points de vue. Mais il sera quand même tout seul, au sein de ce comité, pour défendre les thèses de son ministre, pour s'occuper de ces dizaines de milliers de travailleurs à reclasser.

Quoique nous n'en ayons pas parlé en commission, je suis persuadée que mes collègues de la commission du travail seront d'accord avec moi pour souhaiter que vous obteniez pouvoir de décision en ce domaine, afin que les décisions ne soient pas laissées à l'arbitraire de techniciens qui ne voient pas suffisamment le côté humain des choses.

La loi sur les pleins pouvoirs — ou plutôt, car on exagère, sur les pouvoirs spéciaux élargis — donnés au Gouvernement en certaines matières, a prévu la création d'organismes régionaux, départementaux et locaux qui auront à connaître de la reconversion et de la réadaptation. Il me semble que ces comités pourraient être consultés.

En outre, il existe des organismes en place: la commission nationale et les commissions départementales de la main-d'œuvre. Ne pouvez-vous pas créer dans toutes ces commissions une sous-commission spécialement chargée des questions de reclassement et de réadaptation de la main-d'œuvre, qui devrait obligatoirement donner son avis sur les propositions faites par les techniciens de la reconversion ? Cet avis, au moins, aurait du poids parce que les organismes qui les auraient donnés représenteraient effectivement les travailleurs qui, en définitive, sont intéressés au premier chef, puisque leurs moyens de vivre dépendront de cette reconversion.

Je vous demande, monsieur le ministre, en tant que défenseur des travailleurs, de tout faire pour que ces derniers participent effectivement, avec vous, par ce moyen, ou par tout autre si vous en découvrez un meilleur, à la politique de reclassement et de reconversion. (*Applaudissements au centre et à gauche.*)

M. le président. Je suis saisi de plusieurs demandes de disjonction du chapitre 66-10, présentées respectivement par M. Boutbien, Mme Lefebvre, M. de Tinguy au nom de la commission des finances, M. Renard.

La parole est à M. Coutant pour soutenir la demande de disjonction présentée par M. Boutbien.

M. Robert Coutant. En l'absence de M. Boutbien, je désire préciser très rapidement les raisons qui ont conduit le groupe socialiste à demander la disjonction du chapitre 66-10.

L'une d'elles est aujourd'hui écartée à la suite de la déclaration faite, hier, par M. le ministre du travail qui a accepté de disjoindre du chapitre 66-10 les fonds intéressant la formation professionnelle des adultes et de les reporter à l'ancien chapitre 43-12.

Il n'en reste pas moins que le reclassement de la main-d'œuvre, évoqué par Mme Francine Lefebvre, qui nous a donné à ce sujet des précisions extrêmement intéressantes, pose des difficultés telles que nous ne saurions nous contenter des indications vagues contenues dans le décret du 14 septembre dernier.

Nous ne savons pas ce que contiendront les décrets d'application; nous savons bien, par contre, que la prédominance du ministère des finances au sein du comité de gestion risque d'être particulièrement grave.

Même remarque en ce qui concerne la décentralisation qui paraît pourtant absolument indispensable. C'est à la demande de la commission du travail que la loi dite des pouvoirs spéciaux a prévu la création de comités départementaux et comités locaux. Nous aimerions savoir de quelle façon le Gouvernement entend recourir à leur avis et, en même temps, associer les organisations représentatives des travailleurs, non seulement à l'œuvre de reclassement elle-même, mais aussi à la répartition et à la gestion des crédits qui seront mis à la disposition du fonds de reclassement de la main-d'œuvre.

Nous craignons que, dans le cadre de la nouvelle politique engagée, on se soumette trop facilement aux demandes qui seront formulées par les industriels. Si nous en croyons certaines informations qui déjà nous parviennent, nous pouvons craindre qu'il s'agisse tout simplement d'apporter une aide supplémentaire, sous une forme déguisée, aux entreprises qui déjà émargeront au fonds de conversion de l'industrie. On permettrait ainsi aux employeurs de maintenir sous leur contrôle des travailleurs qui, d'ouvriers professionnels, seraient transformés en manœuvres et, parce qu'ils manient le balai au sein de l'entreprise, seraient alors payés par la collectivité.

Je disais hier qu'on créait ainsi une catégorie nouvelle de chômeurs à qui seraient donnés des avantages particuliers.

Nous pensons qu'une étude plus approfondie de ce problème extrêmement important doit être entreprise et c'est pourquoi nous demandons la disjonction du chapitre 66-10.

M. le président. Madame Lefebvre, votre intervention précédente s'applique sans doute à votre demande de disjonction.

Mme Francine Lefebvre. Je voudrais la compléter brièvement.

Je pense que M. le ministre du travail acceptera la disjonction, car celle-ci s'impose après la décision prise hier soir, le Gouvernement ayant accepté que les crédits destinés à la formation professionnelle des adultes soient réintégrés au chapitre 43-12.

Cela va, d'ailleurs, dans le sens du décret du 14 septembre lui-même, qui ne prévoyait pas le blocage de tous ces crédits dans un même chapitre. Les deux milliards destinés à la formation profesionnelle des adultes devaient à l'époque figurer au chapitre 43-12. Depuis, des modifications ont été apportées dans la présentation du budget; mais, puisque nous avons obtenu l'assurance que les crédits de la formation professionnelle des adultes redeviendraient autonomes dans le chapitre 43-12, il me paraît indispensable de disjoindre le chapitre 66-10, afin que, dans la lettre rectificative, figure un chapitre spécial concernant seulement le fonds de reclassement de la main-d'œuvre.

M. le président. La parole est à M. de Tinguy, pour soutenir la demande de disjonction présentée au nom de la commission des finances dont il est le rapporteur spécial.

M. Lionel de Tinguy, *rapporteur.* J'ai longuement développé hier les motifs pour lesquels la commission des finances demandait la disjonction de ce chapitre.

J'ai indiqué qu'il y avait à la fois des motifs de forme et des motifs de fond, qui rejoignent d'ailleurs ceux exposés par M. Coutant et par Mme Lefebvre.

Motifs de forme: ce chapitre contient au moins deux crédits tout à fait différents, l'un qui a trait à la réadaptation et au classement de la main-d'œuvre, l'autre qui a trait à la formation professionnelle des adultes.

L'Assemblée a déjà pris, hier, une décision de principe tendant à la séparation de ces crédits, puisqu'elle a réintroduit un chapitre sur la formation professionnelle des adultes avec la mention « mémoire ».

La conséquence logique de ce vote est au moins la disjonction des crédits correspondant au chapitre 66-10.

Mais nous croyons que la meilleure façon de clarifier cet ensemble un peu confus et de faire préciser, notamment, par le Gouvernement l'action qu'il entend mener en faveur de la formation professionnelle des adultes — des chiffres divers ont été avancés, 20.000, 30.000, 35.000 stagiaires — consiste à retarder la solution de cette question, au moins jusqu'à l'examen de la lettre rectificative qui ne manquera pas d'être déposée.

Dans ces conditions, la commission des finances maintient sa demande de disjonction de ce chapitre.

M. le président. La parole est à M. Renard, pour soutenir sa demande de disjonction.

M. Adrien Renard. Nous demandons la disjonction du chapitre 66-10 pour différentes raisons.

D'abord, la politique de reconversion du Gouvernement est inquiétante et particulièrement néfaste aux intérêts des travailleurs. Elle obligera inévitablement un grand nombre d'entre eux à quitter leur résidence par suite de la concentration industrielle et de la disparition de certaines entreprises.

Le Gouvernement prétend, d'autre part, faire subventionner les opérations de reconversion par les finances et le crédit public, faisant ainsi de nouveaux cadeaux aux capitalistes, aux frais des contribuables et des consommateurs.

Mais, si le Gouvernement envisage des mesures en faveur des industriels, aucune garantie sérieuse n'est donnée en ce qui concerne l'indemnisation des travailleurs victimes de la fermeture d'entreprises ou de réduction de main-d'œuvre.

En ce qui nous concerne, nous estimons que les travailleurs licenciés devront toucher leur salaire intégral jusqu'à leur réemploi.

Le réemploi, selon nous, ne doit entraîner aucune obligation d'accepter telle profession qui ne conviendrait pas à l'intéressé, ni tel déplacement imposé. Tout déplacement accepté par les travailleurs doit entraîner l'indemnisation intégrale des frais, y compris le relogement des intéressés et de leur famille.

Nous sommes, de plus, opposés à toute remise de fonds de l'Etat aux industriels sous prétexte de formation professionnelle accélérée en vue du reclassement des licenciés.

C'est donc en raison du manque de garantie concernant les travailleurs que nous demandons la disjonction de ce chapitre. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Coudray.

M. Georges Coudray. Je voudrais joindre mes observations à celles que vient de présenter si pertinemment M. le rapporteur de la commission des finances.

Chacun sait que la formation professionnelle des adultes concourt surtout à la formation d'ouvriers du bâtiment. C'est sous cet aspect de la formation des ouvriers nécessaires à notre politique de construction de logements que j'insiste auprès de M. le rapporteur pour que, ce chapitre étant renvoyé, M. le ministre du travail veuille bien l'examiner sous l'angle de la formation professionnelle nécessaire au développement de notre politique de construction.

Certes, je ne m'alarme pas outre mesure des besoins du bâtiment en main-d'œuvre. Je me souviens qu'en 1946 le plan prévoyait pour les semaines à venir l'entrée en France de plusieurs milliers d'ouvriers étrangers, nécessaires à la construction et au relèvement de nos ruines. Or la reconstruction s'est opérée dans une grande proportion sans qu'on ait fait venir en France de la main-d'œuvre étrangère.

Cependant, nous devons reconnaître que, depuis un an, la construction a pris un net essor. Si l'optimisme constamment manifesté au cours de 1954 ne se trouve pas entièrement justifié et si nous n'avons pas à la fin de l'année les 200.000 logements qu'on nous avait annoncés, du moins a-t-on construit 40.000 à 50.000 logements de plus que l'année dernière et nous pouvons prévoir pour l'année prochaine une nouvelle augmentation de 50.000 logements.

C'est pourquoi je ne cache pas que le problème de la main-d'œuvre doive se poser en France et je tiens à déclarer à M. le ministre du travail que, lorsque M. le ministre de la reconstruction a annoncé à la commission de la reconstruction et des dommages de guerre qu'il allait demander au Gouvernement de laisser entrer en France un nombre important d'ouvriers étrangers dans le plus court délai, les commissaires ont jeté un cri d'alarme et lui ont demandé s'il avait d'abord tiré parti de toutes les possibilités de la formation professionnelle qui doit permettre de résorber chez nous le chômage et, en formant nos jeunes, de fournir la main-d'œuvre française nécessaire à la politique de construction.

La formation professionnelle des adultes doit trouver son plein épanouissement dans les années qui viennent. Il convient donc de la porter au niveau des besoins et de rechercher les spécialités du bâtiment dans lesquelles ces besoins sont les plus impérieux.

Il s'agit surtout, parce que dans ce domaine il n'y a pas eu de déchets, des métiers du gros œuvre.

Je demande donc à M. le ministre du travail de bien vouloir réexaminer à la lumière de ces quelques observations, le budget de la formation professionnelle des adultes.

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail et de la sécurité sociale.

M. Louis-Paul Aujoulat, *ministre du travail et de la sécurité sociale.* De mutilations en mutilations savamment et scientifiquement opérées depuis hier, je crois vraiment que l'Assemblée nationale ne me laissera à la fin de cet après-midi qu'un cadavre de budget déjà largement dépecé. Aussi bien, lorsque mes collègues me demandent de leur faire des promesses ou de leur dire dans quel sens il sera possible de conduire mon action, comme j'ai l'impression que d'avance tous les moyens m'ont été enlevés, j'ignore dans quelle mesure l'exercice 1955 me permettra de réaliser quelque espoir que ce soit.

J'en arrive même à me demander s'il est utile, au point où nous en sommes de ce débat, d'ajouter encore quelques explications pour répondre aux observations qui viennent d'être formulés à propos du chapitre 66-10. (*Mouvements divers.*)

J'estime cependant que le problème posé par ce chapitre est assez important pour que le Gouvernement, sans grand espoir, d'ailleurs, de voir voter les crédits qu'il demande, fasse connaître ses intentions en matière à la fois de formation professionnelle des adultes et de reconversion.

Pour ce qui est de la formation professionnelle des adultes, le Gouvernement, en acceptant le transfert des crédits du budget des investissements au budget ordinaire, a tenu à marquer qu'il n'entend établir aucune confusion, ni surtout aucune absorption de la F. P. A. par le fonds de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre.

En ce qui concerne ce fonds, l'examen du budget du ministère du travail, aussitôt après celui de l'industrie et du commerce me permet de compléter les explications fournies, hier, par mon collègue M. Ulver.

M. Ulver a montré que la reconversion s'impose aujourd'hui du fait de la régression de l'activité dans certains secteurs industriels et aussi par la nécessité dans laquelle se trouvent certaines entreprises d'apporter des modifications à leur structure.

Le problème qui nous intéresse du point de vue du ministère du travail est celui-ci: Quel concours peuvent apporter les pouvoirs publics à une reconversion, à un reclassement de la main-d'œuvre ?

Il peut s'exercer de différentes façons. Il faut qu'il soit entendu néanmoins qu'en cette matière les entreprises et les chefs d'entreprise gardent certaines initiatives et que l'aide et l'intervention de l'État n'ont leur sens qu'à partir du moment où l'examen de ce problème de la reconversion doit être envisagé, non pas seulement dans le cadre d'une entreprise déterminée, mais à l'échelon d'une profession où à l'échelon même du pays.

Le premier problème qui se pose est celui du reclassement du personnel. Il peut arriver que certaines entreprises, obligées de se transformer ou de fermer leurs portes, soient amenées à faire appel aux pouvoirs publics en vue de reclasser les travailleurs sans emploi, et les observations formulées hier à propos des services de main-d'œuvre et des services de placement trouvent leur justification.

Il s'agit, en fait, de reclasser différentes catégories de travailleurs parmi lesquelles figurent des travailleurs dont la situation est plus particulièrement digne d'intérêt parce qu'ils sont les plus difficiles à caser: les intellectuels, les déficients physiques et les jeunes.

Pour ces différentes catégories de travailleurs, les pouvoirs publics, en particulier le ministère du travail, peuvent avoir une action déterminée.

En second lieu, l'action des pouvoirs publics et du ministère du travail s'exercera surtout en matière de formation professionnelle.

J'ai explicitement indiqué, hier, dans quelles conditions le ministre du travail envisage l'extension, en 1955, de la formation professionnelle des adultes. J'ai précisé que certains secteurs se trouvent particulièrement intéressés par la possibilité de recevoir une main-d'œuvre abondante, et j'ai indiqué que dans le bâtiment, en particulier, nous avions à faire face à des demandes assez larges qui justifient l'extension des centres de formation professionnelle des adultes et l'augmentation assez sensible du nombre des stagiaires.

J'ai précisé que nous avions bon espoir de porter de 20.000 à 30.000, en 1955, le nombre des stagiaires de la formation professionnelle des adultes, et même s'il est vrai, je le répète une fois de plus, que le budget qui vous est présenté ne comporte qu'un crédit pour la formation de 25.000 stagiaires, le ministère des finances nous a autorisé à aller au delà, étant entendu qu'en cours d'année les crédits nécessaires nous seront accordés pour former 30.000 stagiaires, même davantage s'il est possible.

Par conséquent, le ministère du travail peut, par la formation professionnelle des adultes, apporter dans le courant de l'année 1955 un concours important aux entreprises, notamment à l'industrie du bâtiment.

Un autre problème nous intéresse, celui de la transformation rendue nécessaire dans certaines industries locales.

Dans ce domaine, le comité interministériel permanent des études économiques institué en 1953 a pu évoquer déjà des cas concrets de reconversion et s'efforcer de les résoudre. L'intervention du comité a eu pour premier résultat la transformation de certaines entreprises industrielles dans des régions durement touchées par le chômage.

C'est ainsi qu'ont pu être transformées dès maintenant certaines industries chapelières et reconverties certaines industries de la bonneterie; le reclassement du personnel d'usines de textiles a pu également être opéré, expériences qui permettent d'augurer ce que nous pouvons attendre du fonds de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre.

Je tiens à préciser, avec plus de détails que je ne l'ai fait hier, que la préoccupation du ministère du travail en matière de reconversion, est une préoccupation essentiellement humaine.

Il ne s'agit pas pour nous de n'envisager le transfert d'entreprises ou la transformation d'entreprises que sous l'angle économique. Nous avons affaire à des groupes humains plus ou moins importants auxquels il convient de donner les moyens de vivre, dans toute la mesure du possible en les laissant chez eux grâce aux transformations qui pourraient être opérées dans leur propre région.

Je tiens à rappeler ici que le ministère du travail n'est pas délibérément orienté vers les transferts de main-d'œuvre, mais qu'il tend au contraire à éviter le plus possible ces transferts dans toute la mesure où la décentralisation industrielle, si souvent prônée, pourra être réalisée par la reconversion des entreprises.

Dans notre pensée, les transferts de main-d'œuvre ne devraient intervenir comme la solution extrême que lorsque toutes les autres solutions se seront révélées impossibles. A cet égard, on m'a fait observer que le décret du mois de septembre dernier ne facilite pas l'action du ministère du travail, puisqu'il laisse la décision à un comité de gestion extrêmement restreint dans lequel le ministère du travail n'est représenté que par un seul fonctionnaire qui, si éminent qu'il soit, ne pourra peut-être pas rallier autour de lui une majorité.

Il est exact que ce comité de gestion très restreint, qui aura en dernier ressort les pouvoirs de décision, peut, dans le domaine de la main-d'œuvre, susciter quelque inquiétude. C'est pourquoi je rappelle les indications que j'ai données à mes inspecteurs divisionnaires du travail en matière de procédure de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre.

Lorsqu'une entreprise envisagera sa reconversion, quelle sera la procédure à suivre ?

L'employeur devra saisir d'abord sur le plan local les organisations économiques et le comité qui vient d'être créé par un décret récent. Les conclusions de ce comité seront soumises au directeur départemental du travail, et dès cet échelon, c'est-à-dire dès l'échelon départemental, le règlement d'administration publique que j'ai préparé prévoit une consultation des organisations syndicales départementales dans le cadre de la commission départementale de la main-d'œuvre.

Une section permanente de la commission départementale de la main-d'œuvre devra se saisir des demandes de reconversion et les examiner dans le cadre du département. Après cette consultation, le dossier établi par le directeur départemental du travail sera adressé à l'administration centrale qui, appelée alors à placer ces demandes dans le contexte national et à consulter une section permanente de la commission nationale de la main-d'œuvre et le représentant du ministre du travail auprès du comité de gestion des fonds de reconversion, reçoit ce dossier et a la charge de le défendre auprès du comité de gestion.

Ainsi, d'une part, les problèmes humains qui conditionnent l'effort de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre ne seront pas perdus de vue et, d'autre part, à l'échelon départemental comme à l'échelon national, les organisations syndicales pourront donner leur avis et suivre de très près les opérations de reconversion, en tout cas les opérations de réadaptation et de reclassement de la main-d'œuvre.

Je précise d'ailleurs que, pour l'élaboration même des textes qui président à cette réadaptation et à ce reclassement de la main-d'œuvre, les organisations syndicales ont été largement consultées. Elles ont fait valoir leur point de vue; elle nous ont apporté, en face de textes un peu abstraits qu'on leur présentait, des points de vue extrêmement concrets. Elles nous ont amené à modifier sur certains points notre optique.

Je crois donc pouvoir dire qu'en matière de réadaptation et de reclassement de la main-d'œuvre, il ne sera pas procédé dans l'arbitraire ni sur un plan abstrait. A tous les échelons

les organisations syndicales seront appelées à formuler un avis qui aura quelque chance d'être suivi d'effet.

J'ajoute, pour répondre à une question qui m'a été posée hier, qu'il n'est nullement prévu que les travailleurs seront obligés d'abandonner leur entreprise ou leur région pour aller coûte que coûte s'employer dans une autre région ou dans une autre entreprise.

Le fonds de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre a pour objet de ranimer la vie du pays, et il n'est pas question de restituer certains départements, certaines régions, à leur vocation agricole ou à une certaine stagnation industrielle pour transférer à la fois certaines activités économiques et une bonne partie de la main-d'œuvre dans des régions plus favorisées.

C'est dans le cadre d'un plan d'aménagement du territoire qu'il faut concevoir ce plan de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre, et il serait assez grave de considérer les cas individuellement ou de ne considérer que l'intérêt de telle ou telle entreprise ou de tel ou tel secteur industriel.

C'est dans un ensemble qu'il faut considérer le problème, et à cet égard le point de vue du ministre du travail peut avoir son importance.

Le ministère du travail ne méconnaît nullement les obstacles d'ordre technique ni surtout d'ordre psychologique qui peuvent s'opposer à cette transformation des entreprises, surtout à leur transfert ou au transfert de la main-d'œuvre. Ce n'est qu'avec infiniment de précautions que pourront être envisagés certains déplacements de main-d'œuvre. Il est évident que, s'ils sont proposés, ils devront être assortis de conditions telles que les travailleurs puissent avoir un intérêt réel à accepter de quitter leur entreprise ou leur région.

En cette matière, le ministère du travail doit se montrer une fois de plus le défenseur des travailleurs. Je crois pouvoir dire qu'il ne manquera pas à sa mission.

M. le président. La parole est à M. Patinaud pour répondre au Gouvernement.

M. Marius Patinaud. Monsieur le ministre, vous avez constaté avec une certaine amertume que le budget du travail a été très fortement modifié par l'Assemblée.

Peut-être aurait-il été sage de votre part de tenir compte de l'opposition manifestée par la commission des finances et par la quasi-unanimité de la commission du travail. Vous vous seriez alors évité les difficultés que vous connaissez actuellement.

Votre intervention présente nous confirme dans l'idée que nous avons eu mille fois raison d'insister pour obtenir à ce chapitre une distinction très nette entre la formation professionnelle accélérée et ce fonds de reclassement de la main-d'œuvre.

Je crois, d'ailleurs, qu'il y a une confusion qu'il est indispensable de faire cesser à propos de ce que vous appelez la formation professionnelle des adultes. En réalité, cette formation ne s'adresse pas seulement aux adultes. D'autre part, la caractéristique principale de cette formation n'est pas de s'adresser aux adultes, mais d'être accélérée.

Je le rappelle pour vous poser une question, en espérant que vous sortirez de l'abstraction qui préside aux discussions sur ce fonds de reclassement. Qu'entendez-vous faire ? Quel travail entendez-vous donner aux ouvriers que vous voulez reclasser ? Quelle méthode de formation pour de nouvelles tâches allez-vous utiliser ?

Je voudrais prendre un exemple concret. Je connais les Ateliers et forges de la Loire : 1.500 ouvriers sont en voie de licenciement.

M. Eugène Claudius-Petit. Non !

M. Marius Patinaud. Monsieur Claudius-Petit, vous aurez la possibilité de vous expliquer.

L'autorité de Luxembourg a donné 150 millions de francs pour que ces ouvriers ne soient pas réduits au chômage.

M. Eugène Claudius-Petit. Voilà !

M. Marius Patinaud. Voilà donc des ouvriers qui doivent être reclassés.

Or, de quel reclassement sont-ils l'objet ? On leur fait pousser un balai, rouler une brouette ; on les a mis, comme l'on dit dans les grandes usines, « à la cour ». Voilà la méthode de reclassement utilisée.

Quel est le résultat ? Cela vous permet de dire qu'il n'y a pas de chômeurs. Evidemment, voilà 1.500 ouvriers qui auraient été au chômage. Une autre forme d'allocation leur est donnée. Pratiquement ces ouvriers ne bénéficient d'aucun reclassement, de quelque ordre que ce soit.

Car vous n'échapperez pas à ce problème : reclasser pour quoi faire ?

Dans le cas précis dont je parle, toutes les grandes activités subissent une réduction importante d'activité : la sidérurgie, les mines, le textile. Qu'allez-vous faire de ces travailleurs ?

Cela me permet de vous poser une autre question précise. Par exemple, il y a actuellement de très nombreux licenciements d'ouvriers des distilleries. Qu'allez-vous en faire, et quels moyens envisagez-vous pour ne pas laisser ces travailleurs en chômage ?

Je dois dire que l'inquiétude manifestée par Mme Francine Lefebvre est notre inquiétude.

Il m'a été donné de voir des plannings de fabrications. Sur certains travaux, on affecte 2,96 ouvriers ou 2,03 ouvriers.

Si c'est avec cet esprit que les techniciens entendent régler ces problèmes, toutes les inquiétudes sont évidemment permises.

C'est la raison pour laquelle nous aimerions que de façon précise vous nous disiez, monsieur le ministre, ce que le Gouvernement entend faire à ce sujet. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail.

M. le ministre du travail. Monsieur Patinaud, si dans la pensée du Gouvernement il s'était agi simplement de camouffler le chômage ou de réduire les ouvriers qualifiés à la fonction de manœuvres-balai, le fonds de reconversion et de reclassement de la main-d'œuvre n'aurait pas été inventé.

Si ce fonds est institué, c'est, ou bien pour permettre à des ouvriers de trouver à se reclasser dans la qualification qu'ils possèdent à l'intérieur d'autres entreprises, ou bien, si la chose n'est pas possible, de leur offrir un autre métier.

M. le président. La parole est à M. Claudius-Petit.

M. Eugène Claudius-Petit. Je tiens à ne pas laisser défigurer une tentative faite dans le département de la Loire, et qui pourrait servir d'exemple à beaucoup d'autres régions.

Un regroupement de très grandes entreprises, intéressant environ 13.000 ouvriers, basées sur les villes de Saint-Etienne, Saint-Chamond, Firminy et d'autres communes, comme celle d'Unieux, a, en effet, pu faire craindre pendant un temps les licenciements dont parlait M. Patinaud. J'ai beaucoup apprécié qu'après avoir évoqué les menaces de licenciements, il ait indiqué aussitôt qu'un accord était intervenu pour les empêcher.

Mais le caractère de cet accord n'a pas du tout celui qu'il a dit. Il l'a très fortement caricaturé et déformé.

En effet, la Haute Autorité a bien accordé 150 millions de francs, mais après que le Gouvernement français en eût accordé autant et après que la nouvelle entreprise, à son origine même, eût accordé une somme de même importance.

Cette masse de manœuvre permettra non seulement d'entreprendre la reconversion de l'industrie, mais aussi la réadaptation de la main-d'œuvre.

L'engagement prévoit — et cet engagement pourrait servir de modèle à l'industrie française engagée dans sa reconversion — que, pendant les deux années que durera la reconversion de l'entreprise et durant les deux années qui suivront, ceci dans le maintien de l'activité générale du pays, aucun ouvrier ne sera licencié.

Autrement dit, pour la première fois, une entreprise s'est déclarée solidaire de son personnel pour entreprendre une œuvre de reconversion de ses fabrications, en s'engageant à réadapter la main-d'œuvre et à lui maintenir un salaire.

Cette attitude est autre chose qu'un expédient capable de faire naître, ainsi que le dit M. Patinaud, la crainte que les ouvriers qualifiés ne devinssent des manœuvres. Au contraire, pour la première fois, un engagement implique une responsabilité solidaire.

Je voudrais que d'autres entreprises, en France, prissent une même attitude afin de dissiper l'inquiétude légitime des travailleurs qui peuvent, parfois, craindre que la reconversion ne se fasse à leur détriment.

M. le président. Je suis saisi de quatre demandes de disjonction du chapitre 66-10, qui émanent, je le répète, de Mme Francine Lefebvre, de MM. Boutbien, de Tinguy — au nom de la commission des finances — et Renard.

L'Assemblée estimera sans doute — si le Gouvernement n'y voit pas d'inconvénient — que ces quatre demandes peuvent faire l'objet d'un vote unique. (*Assentiment.*)

Je consulte l'Assemblée sur la disjonction du chapitre 66-10.

(*L'Assemblée, consultée, prononce la disjonction.*)

M. le président. En conséquence, le chapitre 66-10 est disjoint.

J'appelle maintenant l'article 2, avec les chiffres résultant du vote de l'état B :

« Art. 2. — Il est ouvert au ministre du travail et de la sécurité sociale, au titre des dépenses en capital pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme totale de 100 millions de francs et des autorisations de programme s'élevant à 500 millions de francs.

« Ces crédits sont applicables au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat » conformément à l'état B annexé à la présente loi ».

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Mme Lefebvre et M. Bouxom ont déposé un amendement n° 4 tendant à insérer l'article additionnel suivant:

« Est autorisée la transformation en emplois permanents des emplois du cadre temporaire contractuel du ministère du travail et de la sécurité sociale régis par le décret n° 45-1590 du 12 juillet 1945, portant statut du personnel temporaire contractuel du ministère du travail et de la sécurité sociale.

« Un décret portant règlement d'administration publique fixera la nature et le nombre de ces emplois, ainsi que les conditions dans lesquelles les agents temporaires contractuels en fonction au 1er janvier 1955 pourront être titularisés dans ces emplois. »

La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Mes chers collègues, l'an dernier, au cours de la discussion du budget, plusieurs membres de l'Assemblée nationale et du Conseil de la République ont appelé l'attention du ministre sur la transformation en emplois permanents des emplois du cadre des agents temporaires contractuels du ministère du travail.

J'étais intervenue, en particulier, au sujet de l'intégration des contrôleurs de la main-d'œuvre nord-africaine.

Monsieur le ministre, des amendements avaient été adoptés par les deux assemblées après avoir été acceptés par votre prédécesseur. Ce qui nous permettait d'espérer qu'un article autorisant la transformation de ces emplois en emplois permanents — étant donné bien entendu qu'un règlement d'administration publique fixerait par la suite les conditions dans lesquelles devrait s'effectuer cette transformation — figurerait au budget du travail.

Or nous n'y avons pas trouvé cet article.

La procédure que je préconise a été suivie par d'autres administrations, notamment par celles de l'agriculture, des affaires économiques, des anciens combattants — *Journal officiel* du 4 février 1953 — de la santé publique, de la marine marchande — *Journal officiel* du 5 janvier 1954.

Puisque nous ne trouvons pas dans le présent budget du travail l'article que nous espérions y trouver, je propose à l'Assemblée de bien vouloir l'y introduire en votant l'amendement que j'ai déposé.

Je souhaite que l'Assemblée vote cet amendement et je demande à M. le ministre de vouloir bien l'accepter.

M. le président. M. Robert Coutant a déposé un amendement n° 12 tendant à insérer l'article additionnel suivant:

« Est autorisée la transformation en emplois permanents des emplois du cadre temporaire contractuel du ministère du travail et de la sécurité sociale régis par le décret n° 45-1590 du 12 juillet 1945, portant statut du personnel temporaire contractuel du ministère du travail et de la sécurité sociale.

« Un décret portant règlement d'administration publique fixera la nature et le nombre de ces emplois ainsi que les conditions dans lesquelles les agents temporaires contractuels en fonction au 1er janvier 1955 pourront être titularisés dans ces postes. »

La parole est à M. Coutant.

M. Robert Coutant. Cet amendement est semblable à celui de Mme Lefebvre. J'ajouterai simplement à ses explications qu'il s'agit, en fait, de donner à une catégorie de fonctionnaires du ministère du travail des droits identiques à ceux qui ont été reconnus à des fonctionnaires homologues appartenant à d'autres administrations.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La commission n'en a pas délibéré.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. Edgar Faure, *ministre des finances.* Cet amendement tombe sous le coup de l'article 68 du règlement.

M. Arthur Musmeaux. Le cas est le même que pour les autres ministères.

M. le ministre des finances. Je rappelle que l'article 68 du règlement dispose: « Il ne peut être introduit dans les lois de budget ou les lois de crédits prévisionnels ou supplémentaires que des dispositions visant directement les recettes ou les dépenses de l'exercice; aucune proposition de résolution, aucune interpellation, aucun ordre du jour motivé ne peuvent leur être joints; aucun article additionnel ne peut y être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire une dépense, à créer ou à accroître une recette ou à assurer le contrôle des dépenses publiques ».

M. Alfred Coste-Floret. L'amendement entraîne-t-il une dépense ?

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. S'il s'agissait de l'article 48 du règlement, la commission des finances serait compétente. S'agissant de l'article 68 du règlement, c'est vous-même, monsieur le président, qui avez à en décider. (*Sourires.*)

M. le président. Non, monsieur le rapporteur, vous êtes beaucoup trop modeste. (*Sourires.*) L'habitude a été prise de consulter la commission des finances dans des cas de cette espèce.

M. le rapporteur. Vous me mettez dans un grand embarras, car je dois à la vérité de dire que, dans nombre de textes financiers, les rigueurs gouvernementales ont été moindres et que des dispositions statutaires ont été introduites à plusieurs reprises par le Gouvernement lui-même.

La mémoire de M. Edgar Faure est assez fidèle pour qu'il ne le conteste pas.

M. le ministre des finances. Je ne le conteste pas.

M. le rapporteur. Il reste que, sur le fond, la commission des finances n'en a pas délibéré.

Mais puisque le Gouvernement lui-même ne conteste pas qu'il a déjà agi de cette manière, je me demande comment il peut continuer à opposer l'article 68 du règlement à une disposition de ce genre.

M. le ministre des finances. Je ne l'oppose jamais à moi-même, c'est une faiblesse. (*Sourires.*)

Mais la commission des finances pourrait me l'opposer.

J'espère d'ailleurs qu'elle n'en aura pas l'idée. (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Coutant.

M. Robert Coutant. Je pense, monsieur le ministre, qu'il s'agit seulement d'une question de bon sens.

Je sais que vous pouvez faire jouer certains articles du règlement, mais le problème qui vous est posé n'entraîne pas de conséquences financières.

Ce que nous demandons, c'est que le ministre du travail soit autorisé à envisager — c'est sans doute une recommandation formelle de l'Assemblée nationale — la création d'un cadre latéral, qui a déjà été institué dans de nombreuses autres administrations, un décret portant règlement d'administration publique devant régler définitivement la question.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances. Nous sommes disposés à étudier la question posée par Mme Lefebvre, cela dit pour atténuer le tranchant du règlement, mais s'agissant d'une question que je n'ai pas eu le temps d'examiner moi-même, et comme il y a des arguments pour et des arguments contre, je lui demande de ne pas insister pour son amendement.

M. le président. La parole est à Mme Lefebvre.

Mme Francine Lefebvre. Il me semble, monsieur le ministre, que le tranchant du règlement est fort émoussé. L'article 68, que je ne sais pas par cœur mais dont je connais l'esprit, peut être opposé à tout texte qui n'a pas trait à l'objet de la discussion. Celle-ci, en l'occurrence, porte sur le budget du ministère du travail, qui intéresse les dépenses de personnel et lesdits personnels. De sorte, monsieur le ministre du travail, que nous ne débordons pas du cadre qui nous est fixé. (*Applaudissements au centre.*)

M. le ministre des finances. Si vous y tenez, madame, je pourrai invoquer l'article 48 du règlement. (*Sourires.*)

M. le président. Voulez-vous me permettre de vous interrompre, madame Francine Lefebvre, et tout à fait exceptionnellement ?

Mme Francine Lefebvre. Bien volontiers, monsieur le président.

M. le président. Permettez-moi de vous rappeler les termes de l'article 68 du règlement: « ... aucun article additionnel ne peut être présenté, sauf s'il tend à supprimer ou à réduire une dépense, à créer ou à accroître une recette ou à assurer le contrôle des dépenses publiques ».

Cet article est donc applicable.

Mme Francine Lefebvre. On peut toujours interpréter le règlement. En tout cas, mon amendement n'est pas contradictoire avec le contrôle des finances publiques.

Mais nous vous faisons confiance, monsieur le ministre des finances, puisque vous êtes autorisé à créer ce cadre latéral, dans lequel entreraient ces personnels temporaires, et que cela a été fait, par vous-même et par vos prédécesseurs, dans d'autres administrations.

M. Robert Coutant. L'année dernière, vous l'avez accepté, monsieur le ministre.

Mme Francine Lefebvre. En réalité, nous ne voyons pas pourquoi les personnels du ministère du travail n'auraient pas droit, eux aussi, à cette mesure.

Cela n'entraîne vraiment pas de dépense.

M. le président. La parole est à M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances. La question est assez compliquée. Il s'agit de personnels à qui des titularisations ont quelquefois été proposées, lesquelles n'ont pas pu être acceptées ou qui n'ont pas pu jouer.

Donc, tout en vous opposant l'article 68 du règlement, j'indique que nous sommes disposés à étudier la question.

M. le président. La parole est à M. Coste-Floret.

M. Alfred Coste-Floret. Je voudrais présenter des observations d'ordre réglementaire.

Je ne pense pas que l'article 48 ni que l'article 68 du règlement soient applicables à l'amendement de Mme Lefebvre.

D'une part, en effet, il n'est pas question d'augmenter les dépenses publiques. D'autre part, il n'est pas exact qu'il s'agisse d'un article additionnel, c'est un amendement.

Comme l'a fait remarquer Mme Lefebvre tout à l'heure, l'article 68 vise des questions étrangères à l'objet du débat. Or, pour interpréter l'objet du débat, il faut se référer non seulement à la lettre du règlement mais à la coutume parlementaire. Aucun des collègues qui m'écoutent ne me démentira si je déclare que, d'après la coutume parlementaire, un texte de ce genre, concernant le personnel d'une administration centrale, peut fort bien être introduit dans le budget par voie d'amendement.

M. le président. Je tiens d'abord à vous répondre par une rectification, monsieur Coste-Floret. L'intitulé de l'amendement déposé par Mme Lefebvre et M. Bouxom porte indiscutablement: article additionnel.

Mais comme, d'autre part, la commission des finances n'a pas pris position sur la recevabilité de l'article 68, l'Assemblée doit statuer.

M. le ministre des finances. Dans ce cas, je demanderai le renvoi de la question à la commission des finances pour qu'elle se prononce sur l'applicabilité de l'article 68 du règlement.

M. Marius Patinaud. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. Patinaud.

M. Marius Patinaud. Monsieur le ministre, je crois qu'il n'y a pas intérêt à noyer cette question sous un flot de procédure. Le budget du travail est dans un état tel, vous l'avez regretté et c'est un fait, qu'il doit revenir devant l'Assemblée.

La volonté, je crois pouvoir dire unanime de la commission du travail, c'est que satisfaction soit donnée à ces personnels, qui peuvent par ailleurs se prévaloir d'une promesse formelle qui leur fut faite.

Par conséquent, si l'initiative des dépenses n'appartient pas à l'Assemblée, elle appartient au Gouvernement. Nous vous demandons, monsieur le ministre, lorsque ce budget reviendra en discussion, de nous présenter un texte qui donne satisfaction à ces personnels. (*Applaudissements à l'extrême gauche et au centre.*)

M. le ministre des finances. Nous allons étudier la question. (*Mouvements divers.*)

M. le président. J'ai été saisi d'une demande de renvoi par M. le ministre des finances.

M. le ministre des finances. C'est une simple suggestion, mais l'indication donnée par M. Patinaud demandant au Gouvernement d'examiner la question et, s'il suit ses conclusions, de déposer un texte, pourrait peut-être permettre à Mme Lefebvre de retirer son amendement ?

Mme Francine Lefebvre. Je serais d'accord, monsieur le ministre, à condition que ce texte soit renvoyé à la commission des finances, qui l'examinerait avec ceux qui ont déjà été réservés.

M. le ministre des finances. Je suis d'accord.

M. le président. Etes-vous d'accord également, monsieur Coutant ?

M. Robert Coutant. Je suis d'accord sous cette forme, puisque tout cela doit revenir ici en discussion.

M. Léon Boutbien. D'ailleurs, nous avons disjoint hier le chapitre 31-11, auquel l'amendement de Mme Lefebvre se rattache directement.

M. le ministre du travail. Vous pourriez le reprendre. (*Sourires.*)

M. le président. La commission accepte-t-elle le renvoi des amendements de Mme Lefebvre et de M. Coutant ?

M. le rapporteur. Oui, monsieur le président.

M. le président. Dans ce cas, le renvoi est de droit.

Il est ordonné.

M. Caillet a déposé un amendement n° 6 tendant à insérer l'article additionnel suivant:

« Le début de l'article 1er de la loi n° 50-891 du 1er août 1950 accordant des facilités de transport par chemin de fer aux bénéficiaires d'une rente, pension, retraite, allocation ou d'un secours viager versé au titre d'un régime de sécurité sociale est ainsi complété:

« Les bénéficiaires et leur conjoint, d'une rente... (Le reste sans changement). »

La parole est à M. Caillet.

M. Francis Caillet. Mon amendement a pour objet d'étendre le champ d'application de la loi du 1er août 1950. Il tend à accorder au conjoint de tout retraité, pensionné, allocataire ou bénéficiant d'un secours viager au titre d'un régime de sécurité sociale, la réduction de 30 p. 100 pour un voyage annuel accordée sur le réseau de la Société nationale des chemins de fer français.

Cette réduction, pour l'instant, est accordée aux seuls pensionnés. A l'occasion des congés payés, les salariés et leur conjoint bénéficient des mêmes droits de réduction sur la Société nationale des chemins de fer français. Cependant, ceux-ci ont beaucoup plus de possibilités que la catégorie de citoyens intéressée par mon amendement.

Je demande à l'Assemblée, dans une mesure de justice sociale, de voter mon amendement. Je ne pense pas, au point où l'on en est, que ce texte puisse aggraver la situation de la Société nationale des chemins de fer français, tandis que je suis certain que l'Assemblée aura accompli un geste qui sera accueilli avec joie par les vieux retraités et pensionnés dont les modestes revenus ne leur permettent plus de voyager.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ?

M. le ministre du travail. Je suis au regret de dire à M. le président de la commission du travail que toute réduction consentie par la Société nationale des chemins de fer français doit lui être remboursée.

J'oppose donc à l'amendement de M. Caillet l'article 48 du règlement.

M. Francis Caillet. Je prends acte du caractère social de ce Gouvernement.

M. le président. Monsieur Caillet, insistez-vous pour votre amendement ?

M. Francis Caillet. Je le maintiens et je demande à l'Assemblée de se prononcer.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. La situation est trop claire pour que la commission ait besoin de justifier son avis. Il y a création de dépenses. Je ne puis qu'en prendre acte.

M. le président. Le Gouvernement oppose l'article 48 du règlement à l'amendement de M. Caillet. L'article 48 du règlement est applicable. La disjonction est de droit. Elle est prononcée.

La parole est à M. Frédéric-Dupont.

M. Frédéric-Dupont. J'ai déposé un article additionnel pour demander à l'Assemblée de bien vouloir voter en quelque sorte une proposition de résolution invitant le Gouvernement à déposer avant le 1er janvier un texte ayant pour objet de porter remède au chômage des hommes et des femmes âgés de plus de cinquante ans.

Il s'agit, mes chers collègues, d'un problème grave dont on parle sans cesse.

M. le président. Monsieur Frédéric-Dupont, je m'excuse, mais votre texte ne me paraît pas recevable sous cette forme. La rédaction de votre amendement devrait être modifiée pour que je puisse saisir l'Assemblée d'un texte législatif.

M. Frédéric-Dupont. Alors, je présenterai mes observations sous forme d'une explication de vote, si l'Assemblée m'y autorise.

M. le président. Vous en aurez le loisir, le moment venu.

M. Frédéric-Dupont. Je vous remercie, monsieur le président.

M. le président Mais il semble, monsieur le rapporteur, que le vote sur l'ensemble doive être réservé jusqu'à ce que la commission ait fait connaître son avis sur l'amendement déposé par Mme Lefebvre ?

M. le rapporteur. Ce n'est pas ce que j'avais compris, monsieur le président.

Je croyais que le texte en cause était renvoyé à la commission jusqu'au dépôt de la lettre rectificative, annoncée hier par le Gouvernement et qui doit notamment porter sur le chapitre disjoint auquel la question soulevée par Mme Lefebvre se rattache directement.

M. le président. Nous pouvons alors passer au vote sur l'ensemble. (*Mouvements divers.*)

M. le ministre du travail. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre du travail.

M. le ministre du travail. L'Assemblée a le choix entre deux solutions: elle peut réserver le vote sur l'ensemble, puisqu'elle a disjoint un certain nombre de chapitres sur lesquels elle attend — je suppose — la réponse du Gouvernement, ou bien elle peut considérer que le budget du travail, tel qu'il résulte de ses délibérations, peut constituer un tout sur lequel elle estime qu'il y a lieu de procéder à un vote.

M. le président. La parole est à M. Patinaud.

M. Marius Patinaud. La situation est claire.

L'Assemblée a voté, hier, l'article 1er du projet, mais cet article ne comprend que les chapitres que nous avons adoptés.

M. le ministre du travail. Bien sûr.

M. Marius Patinaud. Il n'y a donc aucune raison de procéder à un vote sur l'ensemble. Dans ces conditions, on comprendrait mal qu'il y eût des explications de vote.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je dois à la loyauté et pour le bon ordre de nos travaux — dans la mesure où l'on peut le maintenir au milieu des difficultés que rencontre, cette année, le vote du budget — d'indiquer que le Conseil de la République ne reçoit aucun budget de l'Assemblée et qu'un accord pénible, mais un accord tout de même, vient de se réaliser sur un certain nombre de chapitres. Etant donné que le Gouvernement a pris l'engagement, si j'ai bien compris, de déposer une lettre rectificative qui nous permettra de délibérer à nouveau sur tous les points contestés, il n'y aurait peut-être pas d'inconvénient majeur à ce que la partie du budget qui vient d'être adoptée en détail

— elle n'est guère l'objet de contestation — puisse être discutée par le Conseil de la République.

M. le président. La parole est à M. Boutbien, pour répondre à la commission.

M. Léon Boutbien. Il est impossible de suivre M. le rapporteur.

Etant donné qu'un certain nombre de chapitres ont été disjoints, il serait plus sage d'attendre la lettre rectificative que le Gouvernement doit déposer.

M. le président. Quel est l'avis du Gouvernement ? Désire-t-il que le vote sur l'ensemble soit réservé ou estime-t-il préférable que l'Assemblée se prononce sur l'ensemble des chapitres discutés et adoptés ?

M. le ministre du travail. Le Gouvernement s'en remet à la sagesse de l'Assemblée.

Il a présenté un budget qui lui paraissait convenable. L'Assemblée a cru qu'il y avait intérêt à disjoindre certains chapitres. Mon sentiment est que ce qui reste n'a plus de consistance et que l'on n'enverrait au Conseil de la République que des fragments de budget à propos desquels il serait difficile à cette Assemblée de se prononcer.

M. Marius Patinaud. Ce serait même un manque de référence à son égard.

M. le président. Quel est l'avis de la commission ?

M. le rapporteur. Le Gouvernement n'insistant pas, la commission ne saurait agir autrement et renonce à sa proposition.

M. le président. Dans ces conditions, le vote sur l'ensemble du budget du travail est réservé.

La séance est suspendue.

(*La séance, suspendue à seize heures dix minutes, est reprise à seize heures vingt minutes.*)

M. le président. La séance est reprise.

— 5 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1955

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

(II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE)

Discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme, pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale) (nos 9301-9389).

La conférence d'organisation des débats, réunie le jeudi 4 novembre, conformément à l'article 39 du règlement, a réparti comme suit le temps réservé à ce débat, soit 3 heures, compte non tenu de suspensions éventuelles :

Gouvernement, 30 minutes ;

Commission des finances, 30 minutes ;

Commission des moyens de communication et du tourisme, 30 minutes ;

Groupe socialiste, 17 minutes ;

Groupe communiste, 16 minutes ;

Groupe du mouvement républicain populaire, 15 minutes ;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 12 minutes ;

Groupe des républicains sociaux, 11 minutes ;

Groupe des républicains indépendants, 8 minutes ;

Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, 6 minutes ;

Groupe indépendant paysan, 5 minutes ;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, 5 minutes ;

Groupe paysan et du centre démocratique, 4 minutes ;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 3 minutes ;

Isolés, 3 minutes ;

Durée des scrutins, 15 minutes.

Ce temps comprend toutes les interventions dans le débat, les interruptions et la durée des pointages dus à l'initiative d'un groupe.

La parole est à M. André Morice, rapporteur spécial de la commission des finances.

M. André Morice, *rapporteur.* Mesdames, messieurs, la commission des finances vous présente le rapport sur le budget de l'aviation civile.

Les dépenses ordinaires de ce budget marquent en prévision pour 1955 une augmentation de 352.093.000 francs, soit de 110.722.000 francs sur les moyens des services et de 241 millions 371.000 francs en interventions publiques.

En fait, le chiffre des augmentations pour les moyens des services — 110.722.000 francs — ne correspond pas à l'augmentation réelle des crédits. S'il est tenu compte des suppressions de crédits consécutives au transfert aux Etats associés des services de l'aviation civile en Indochine, l'augmentation des crédits, en ce qui concerne les moyens des services, ressort à 864.932.000 francs

En ce qui concerne les dépenses en capital, l'effort d'investissement prévu au titre de l'exercice 1955 se traduit par l'inscription de crédits de payement de 9.445 millions de francs au titre des opérations en cours et de 5.103 millions de francs au titre des opérations nouvelles, soit au total 14.548 millions de francs.

Il convient de rapprocher ce chiffre de celui de 16.258 millions de francs correspondant aux crédits de payement ouverts en 1954.

La comparaison fait ressortir une diminution de 1.710 millions de francs. Votre commission tient à souligner combien cette diminution est regrettable car elle affecte une activité jeune dont le développement doit incontestablement s'inscrire dans le cadre d'une politique d'expansion économique.

Elle aurait souhaité que les prévisions primitives du Gouvernement, soit 16.200 millions en crédits de payement, fussent finalement retenues.

Je m'en tiendrai là quant à l'examen des chiffres puisque le rapport complet qui vous a été fourni, mes chers collègues, vous permet de trouver sur ce point tous les éléments d'information utile. Et je me bornerai à traiter devant vous, d'une façon d'ailleurs très succincte, trois problèmes essentiels : celui de la formation du personnel navigant, celui de la situation d'Air-France, enfin le problème de la construction aéronautique.

En ce qui concerne le personnel navigant, nous nous étions engagés en 1952 dans la voie d'une expérience nous permettant, par l'intermédiaire du C. I. E. T. de Toulouse, de former, conjointement avec les militaires, un certain nombre de pilotes.

Nous avions bien précisé — et nous en avons retrouvé trace dans les documents — que cette expérience de formation du personnel navigant serait jugée sur ses résultats et qu'elle devait se traduire par la formation en 1952 de 12 pilotes et par la formation de 35 pilotes en 1953 et de 35 en 1954.

Nous avons constaté qu'en plus de deux années, alors que nous devions enregistrer les résultats que je viens de chiffrer, le C. I. E. T. avait formé deux pilotes en tout et pour tout.

En accord avec le Gouvernement qui, sur ce point, a accepté les propositions de la commission des finances, nous avons suggéré de confier la formation du personnel navigant à la compagnie Air-France, puisqu'elle dispose du matériel suffisant et qu'il apparaît difficile, avec nos moyens financiers réduits, de doter le C. I. E. T. ou toute autre formation de l'important matériel indispensable à la formation d'un tel personnel.

Toutefois, nous avons bien précisé que la mission confiée à Air France doit se situer en dehors de sa gestion normale. Il s'agit bien d'un contrat spécial, d'une gestion distincte de celle d'Air France car si nous voulons que cette formation confirme les espoirs que nous mettons en elle, il est indispensable que les sociétés aéronautiques privées soient placées en ce domaine sur un plan d'égalité avec la compagnie nationale et que la gestion soit assurée par un organisme où les sociétés privées auront leur large place et pourront participer à l'élaboration du programme de formation des pilotes.

La commission des finances a donc insisté d'une façon toute particulière pour que cette formation ouverte aux militaires et aussi, pour un complément de formation, aux jeunes qui viendront soit des aéroclubs, soit de nos divers centres nationaux de l'aviation légère, ait une gestion bien distincte de celle d'Air France et fasse l'objet, je le répète car la chose est importante, d'un contrat spécial.

En conséquence, le Gouvernement s'est engagé à déposer une lettre rectificative aux termes de laquelle doit être supprimée l'inscription au chapitre 53-20 des crédits destinés à la transformation en contrat d'achat du contrat de location en cours conclu avec la compagnie Air France pour les Languedoc mis à la disposition du centre d'instruction des équipages de transports de l'armée de l'air par l'aviation civile.

Nous venons d'être saisis, à la commission des finances, il y a quelques minutes, de cette lettre rectificative qui réduit d'autant le crédit du chapitre 53-20 prévu pour l'achat de Languedoc conformément aux accords passés entre la commission et le Gouvernement.

Sur ce point, nous demandons à l'Assemblée nationale de bien vouloir confirmer les accords qui viennent d'être conclus.

J'arrive immédiatement au deuxième problème essentiel dont je voudrais traiter rapidement, celui de la compagnie Air France.

Nous trouvons dans le projet de budget qui nous est soumis, au chapitre 45-81, une demande de crédit de 1.504 millions de francs. La commission des finances estime que ce crédit est sans signification, et cela pour deux raisons.

La première est que ce crédit n'a pas de fondement juridique. C'est ce que nous permettent d'affirmer la dénonciation de la convention du 20 septembre 1946 et l'absence des contrats à passer en vertu du décret du 30 septembre 1953.

La seconde raison est que ce crédit ne représente pas le déficit réel de la compagnie. En effet, en 1952, le pourcentage d'autonomie financière de la compagnie nationale s'est élevé à 94,8 p. 100 et la subvention votée par le Parlement a permis alors de couvrir aisément le déficit d'exploitation.

Ces résultats, les meilleurs qui aient été enregistrés depuis la création de la compagnie, autorisaient à penser qu'elle atteindrait son autonomie complète; ils justifiaient la recherche d'une formule juridique limitant le concours de l'Etat à l'octroi de rémunérations contractuelles allouées en contrepartie des obligations particulières imposées par lui.

La situation favorable de la compagnie en 1952 était cependant encore fragile et son maintien exigeait, ainsi que le Gouvernement n'avait pas manqué de le souligner à plusieurs reprises, une gestion prudente.

Dès 1953, les espoirs suscités par les résultats antérieurs devaient être déjoués. L'exercice s'est soldé, compte tenu d'une subvention de 1.734 millions de francs, par un déficit de 1.686 millions, pour la couverture duquel le Gouvernement aurait l'intention de demander, dans un cahier collectif, des crédits à concurrence de 1 milliard de francs.

Le pourcentage de l'autonomie financière de la compagnie retombait alors à 92 p. 100.

Le déficit probable pour l'exercice 1954 sera de l'ordre de 4 milliards, couvert à raison de 1.504 millions seulement par un crédit budgétaire. Or, pour les huit premiers mois de 1954, les résultats d'exploitation nous apportent, à fin août, un déficit de 2.349 millions. Vous trouverez dans le rapport le détail mois par mois de ces résultats.

A la même époque de 1953, c'est-à-dire fin août, le déficit cumulé était de 1.534 millions, malgré l'incidence d'une grève au mois d'août. Il y a donc d'une année à l'autre cet écart sensible entre 1.534 millions et 2.349 millions.

Sauf augmentation affectant les charges de la compagnie en cours d'exercice, les prévisions d'exploitation établies pour 1955 font ressortir un déficit de l'ordre de 3 milliards.

L'absence de dispositions précises habilitant l'Etat à prêter à la compagnie son concours financier est en soi regrettable. Elle prend un caractère d'exceptionnelle gravité en raison de la situation mauvaise d'Air France. La reconduction pure et simple du budget de 1955 du crédit déjà insuffisant inscrit au budget de 1954 est une mesure à laquelle votre commission n'a pu souscrire. En l'état actuel de sa trésorerie et compte tenu des prévisions établies pour les prochains mois, la compagnie nationale risque de connaître une situation des plus difficiles au cours du premier trimestre 1955.

Cette situation, mes chers collègues, nous a conduits à examiner les principales causes de ce déficit d'Air France. Il y en a plusieurs; je ne traiterai que celles qui ont eu le plus d'incidences.

D'abord, l'étendue du réseau. Air France s'enorgueillit volontiers d'avoir le réseau le plus long du monde: 256.000 kilomètres. Mais si elle occupe le premier rang à cet égard, le tonnage kilométrique transporté ne la classe qu'au sixième rang. Un tel écart dénote, c'est évident, une faiblesse de structure qu'explique l'importance des frais fixes dans le prix de revient. En outre, on est en droit de se demander si une compagnie de transport aérien peut exploiter avec un égal bonheur des réseaux aussi différents que le réseau long-courrier international et les réseaux locaux d'Afrique noire. Il est frappant de constater qu'aucune grande compagnie autre qu'Air France n'exerce une activité aussi diverse.

Une seconde raison, l'hétérogénéité de la flotte. Elle fait obstacle à une bonne organisation des ateliers d'entretien et entraîne à des immobilisations très onéreuses en stocks de pièces de rechange.

Vous trouverez dans le rapport le détail de la flotte au 1er octobre 1954 et vous y verrez que nos observations sur ce point sont fondées.

Une troisième raison réside dans la conjoncture générale des transports aériens, qui se révèle, en effet, moins favorable que les prévisions ne l'avaient fait augurer. C'est ainsi que l'introduction de la classe touriste sur les lignes internationales, progressivement étendue aux lignes de l'Union française n'a pas provoqué toute l'augmentation de trafic escomptée de tarifs plus bas.

Une quatrième raison que nous avons également examinée est l'insuffisante coordination des transports aériens dans l'Union française.

Sur ce point, je désirerais, mes chers collègues, vous rendre attentifs à ce qui n'est qu'un élément, bien sûr, de la situation d'Air France, mais qui touche aussi non seulement notre compagnie nationale, mais l'activité des sociétés aériennes privées.

Un certain nombre de tentatives ont été faites par les pouvoirs publics pour réaliser cette coordination.

La première tentative a été faite en 1948, par le dépôt d'un statut de l'aviation marchande, qui n'a pu être discuté avant la fin de la première législature.

En juillet 1952, le Gouvernement d'alors a également déposé un statut de l'aviation marchande, dont votre commission a profondément regretté que la discussion n'ait pu encore s'instaurer devant l'Assemblée, car ce statut nous eût permis de régler dans un climat d'équité le problème de la coordination.

D'autres tentatives ont été entreprises. Le Gouvernement, notamment, a pris le 26 septembre 1953 un décret qui lui donnait, selon nous, des moyens d'action suffisants pour réaliser cette coordination.

Depuis, tout récemment, le Gouvernement a pris un nouveau texte qui lui donne, cette fois, des pouvoirs plus étendus. Nous pourrions même dire des pouvoirs sans limite.

Je voudrais, sur ce point, rappeler ce qui, jusqu'à présent, a été la doctrine constante dans la recherche d'une coordination. Il ne peut s'agir d'assurer la prédominance de telle ou telle société, qu'elle soit nationale ou privée, le but à atteindre étant au contraire de réaliser entre la compagnie nationale et les transporteurs privés cet accord sans lequel rien de sérieux ne peut se faire. Hors de cet accord, la gestion de la compagnie nationale comme celle des compagnies privées se trouve menacée.

Nous avons choisi d'avoir à côté de la compagnie nationale des compagnies privées. Les grands Etats voisins, comme la Grande-Bretagne, sont revenus à ce système concurrentiel, qui est en soit excellent. Il ne faudrait pas qu'à travers les pouvoirs sans limite donnés au Gouvernement par ce nouveau texte l'on revienne sur une politique qui a été à la base de notre action. La coordination, je le répète, selon nous, doit être la recherche d'accords et d'accords satisfaisants pour tous, le Gouvernement ne pouvant intervenir en vertu de ses pouvoirs que lorsque une mauvaise volonté évidente se fait sentir d'un côté ou de l'autre, paralysant les négociations, et en interdisant la conclusion.

Hormis la tentative qui a visé le secteur de l'Afrique du Nord et qui a été faite sans pouvoirs spéciaux, simplement par des ententes amiables obtenus par une certaine insistance des pouvoirs publics, tentative qui a abouti, reconnaissons-le, à une complète réussite dans le domaine de la coordination, il est clair que les autres tentatives ont échoué.

Votre commission estime que ces essais devraient être renouvelés sans délai et toujours dans le sens d'accords amiables; elle regrette que le Gouvernement ait cru devoir différer jusqu'à l'intervention du récent décret du 12 novembre 1954 l'action efficace qu'il avait la possibilité de mener à bien en vertu des seules dispositions du décret du 26 septembre 1953.

Ce décret, en effet, portait sur l'approbation des programmes d'achats de matériel et des programmes d'exploitation ainsi que sur l'approbation des tarifs. Il définissait, enfin, les sanctions qui pouvaient être appliquées dans les divers cas.

La situation financière d'Air France rend plus urgentes qu'elles ne l'ont jamais été des mesures de coordination souhaitées depuis 1948. Mais nous serions bien légers de penser que la seule application de mesures de coordination va suffire à Air France pour opérer son redressement. Ce n'est qu'un élément d'un tout. Toutefois, ces mesures auront au moins l'avantage à la fois de sauvegarder une activité normale des sociétés privées et de permettre à Air France d'éviter que ne se précipite l'aggravation de sa situation, d'autant plus à redouter que la compagnie nationale, à l'instar des autres compagnies françaises, doit raisonnablement escompter une réduction progressive du trafic exceptionnel dont elle a bénéficié sur la ligne d'Indochine au cours des dernières années.

Voilà, très limitée, schématisée dans un rapport oral que je voulais bref, bien que les problèmes soient essentiels, une analyse succincte des raisons principales qui ont conduit Air France à la situation qui est la sienne.

Mais nous n'avons pas voulu nous borner à cet examen des faits.

Nous nous sommes demandés quel pouvait être l'avenir d'Air-France. Et puisque la commission a décidé de vous proposer la disjonction de ce chapitre sur lequel elle attend, comme vous, du Gouvernement, un certain nombre d'explications sur sa politique à l'égard de la compagnie nationale, nous avons pensé qu'il était de notre devoir de nous préoccuper de l'avenir d'Air France et de son régime financier.

L'analyse des causes du déficit d'Air France, pour rapide qu'elle ait été, a montré qu'il serait vain d'attendre uniquement des mesures de coordination le rétablissement de l'équilibre de la compagnie. Il importe dès lors de s'inquiéter de son avenir dont dépend étroitement le régime financier auquel elle doit être soumise.

La loi du 16 juin 1948 portant statut de la compagnie nationale a posé comme principe dans son article 12 que, sous

réserve de subventions destinées à compenser les charges résultant pour l'entreprise des obligations particulières qui lui seraient imposées dans l'intérêt général, Air France devait « couvrir par ses ressources propres l'ensemble de ses dépenses d'exploitation, l'intérêt et l'amortissement des emprunts, l'amortissement du matériel et des installations, et les provisions à constituer pour couvrir les risques de tout ordre ».

Ce principe a été affirmé de nouveau par le décret du 30 septembre 1953 qui a simplement substitué, ainsi qu'il a été dit précédemment, la notion de rémunérations contractuelles à celle de subventions versées pour tenir compte d'obligations particulières.

Le montant du déficit actuel de la compagnie exclut qu'il puisse être couvert en totalité par des rémunérations contractuelles représentant la contrepartie de sujétions raisonnablement appréciées. Sans qu'une évaluation précise de ces rémunérations puisse être fournie puisque les contrats dont elles doivent faire l'objet n'ont pas encore été conclus, il est permis de penser qu'elles ne dépasseront pas sensiblement 2 milliards. S'il devait en être autrement, la compagnie pourrait invoquer un pourcentage erroné d'autonomie financière, parce que les contrats recéleraient, nonobstant le principe posé à plusieurs reprises par le législateur, une véritable subvention d'équilibre.

La commission rend attentif le Gouvernement à cette formule qui veut que, pour respecter les décisions antérieures, les contrats traduisent bien effectivement des services rendus et ne représentent pas des subventions déguisées.

L'existence d'un déficit résiduel important laisse demeurer un problème auquel il faut absolument apporter une solution. Cette solution, c'est au Gouvernement qu'il appartient de la dégager. Nous pensons qu'elle doit tenir compte de deux impératifs:

Premier impératif: Le maintien du principe de l'équilibre financier inscrit à juste titre dans la loi du 16 juin 1948 et repris par le décret du 30 septembre 1953.

En effet, malgré la tendance moins favorable de la conjoncture, ce serait faire preuve d'un pessimisme excessif que de renoncer, pour un mode de transport qui n'a pas encore acquis sa maturité, à ce principe fondamental d'une économie saine;

Second impératif: La nécessité de prendre en considération la mission, communément reconnue à Air France, de concourir à assurer la présence française dans le monde et de contribuer à la mise en exploitation d'appareils de construction française.

En effet, il est évident que le législateur, en créant une compagnie nationale de transport aérien, a eu, parmi d'autres, le souci de doter la nation d'un outil qui fût à son service.

Force est donc, d'abord, pour la compagnie, d'établir de toute urgence un plan de redressement financier qui soit soumis à l'approbation des pouvoirs publics et qui porte tant sur sa gestion interne que sur la consistance même de son réseau. C'est là une besogne essentielle dont on aurait tort de sous-estimer l'importance et qui est la base même du redressement.

Ensuite l'Etat, lui aussi, se trouve placé en face de certains devoirs. Il doit consentir, entre les rémunérations contractuelles prévues par le décret du 30 septembre 1953 et fixées dans l'esprit indiqué précédemment, une aide financière limitée à un certain pourcentage du déficit résiduel et qui conserverait le caractère d'une dérogation temporaire au principe de la loi de 1948. Les modalités en seraient à définir par le Gouvernement à l'occasion de la demande des crédits nécessaires. Cette aide paraît d'autant plus indispensable qu'il serait illusoire d'attendre un effet immédiat des mesures énergiques de réorganisation à proposer par la compagnie.

Le système que nous préconisons donc et sur lequel le Gouvernement fera connaître tout à l'heure son sentiment tend à faire le départ entre les responsabilités de l'Etat et celles des dirigeants de l'entreprise. Nous pensons qu'il devrait pouvoir être étendu à d'autres sociétés nationales.

Il permettrait, chaque année, de mesurer les progrès accomplis et d'y applaudir, ou de déceler les fautes et de les sanctionner.

Dans l'attente donc d'une explication sur les mesures que le Gouvernement compte prendre pour faire face à ce déficit d'Air France, si menaçant dans les mois qui viennent, la commission des finances a décidé de proposer à l'Assemblée la disjonction du crédit proposé de 1.534 millions de francs.

Enfin, le troisième point que je voudrais très succintement traiter est celui de la construction aéronautique. Le rapport, vous le verrez, mes chers collègues — et je n'ai pas du tout l'intention de le reprendre — est, sur ce point, très complet.

Il fait le point de la construction aéronautique depuis 1948. Il souligne quels ont été nos efforts, nos résultats et les dépenses engagées. Il établit qu'en francs 1954 le montant global de la participation de l'aviation civile à la construction de prototypes d'avions commerciaux peut être évalué à environ 70 milliards de francs.

En définitive, pour résumer, le bilan de la construction française d'avions commerciaux s'établit ainsi: pour le passé, des succès limités au domaine technique; pour le présent, la réussite espérée de trois types d'appareils: l'avion-cargo H D 32, le moyen courrier bréacteur Caravelle, l'hélicoptère Djinn.

Quant à l'avenir, il demeure, pour l'instant, incertain.

Sans doute, dans la réponse qu'il a faite à votre commission, le Gouvernement a-t-il excellemment défini une politique de la construction aéronautique et votre commission y a souscrit. Je considère, d'ailleurs, comme un devoir de reproduire devant l'Assemblée cette définition:

« La seule politique, nous dit-il, valable en matière de construction d'appareils français consiste à réaliser des appareils capables de soutenir la compétition internationale et susceptibles de ce fait d'être vendus non seulement sur le marché français, mais également sur le marché mondial. Le marché français est, en effet, trop étroit pour justifier les dépenses très élevées d'études et d'expérimentation d'un modèle commercial de classe internationale.

« Cette politique générale suppose d'abord une grande rigueur dans le choix préalable des prototypes après une étude technique très approfondie et une étude du marché, après appréciation sérieuse des chances de vente à l'étranger en cas de réussite; elle suppose également l'affectation à chaque projet retenu des ressources financières importantes qui sont indispensables en se gardant soigneusement de toute évaluation sous-estimée et elle implique, par conséquent, dans l'emploi des disponibilités budgétaires, une stricte limitation du nombre utile d'entreprises. Il faut enfin que les prototypes fabriqués soient susceptibles d'être construits en série à des prix compétitifs avec les prix mondiaux pour que la participation de l'Etat dans l'aide à la vente soit, sinon toujours nulle, tout au moins maintenue dans les limites compatibles avec la politique générale économique et les disponibilités budgétaires. »

Telle est la définition donnée par le Gouvernement. C'est une définition à laquelle, je le répète, mes chers collègues, nous pouvons souscrire.

Mais, si nous sommes d'accord sur la définition, encore faudrait-il qu'une telle politique s'appliquât à un programme nettement défini. Or, nous n'avons pas reçu à ce jour le programme auquel s'applique le crédit qui nous a été demandé dans le chapitre correspondant. La commission a donc été amenée à demander au Gouvernement le détail de l'utilisation des crédits, faute de quoi elle ne pourrait pas inviter l'Assemblée à les accorder.

La commission a, en outre, estimé qu'en raison des investissements et des risques commerciaux considérables qu'entraîne le lancement de séries, il est indispensable que le Gouvernement complète l'établissement d'un programme d'études et de construction de prototypes par des mesures destinées à assurer, avec l'aide de l'Etat, le financement des fabrications en série.

C'est bien un domaine où l'initiative gouvernementale doit s'exercer. Et je pense à l'avion Caravelle qui sortira en mai prochain. Si nous voulons avoir quelques chances de le vendre sur le marché international, il faut que nous sachions à cette époque quel concours le Gouvernement apportera au lancement sur le marché international d'un appareil qui peut, je l'espère, nous apporter un certain nombre de satisfactions.

Ces mesures sont donc urgentes et nous serions heureux, sur ce point, de recevoir tout à l'heure du Gouvernement les précisions qui nous paraissent indispensables.

Mes chers collègues, je limiterai les observations d'ensemble sur ce budget à ce qui vient d'être dit. Ce sont, vous le pensez bien, les observations principales. D'autres seront faites à propos des différents chapitres. Nous venons notamment de recevoir une lettre rectificative du Gouvernement portant sur quatre chapitres, mais non sur les deux chapitres dont la commission demande la disjonction et qui concernent Air France et la construction aéronautique. Nous ferons, au fur et à mesure que ce débat s'avancera, différentes remarques sur les chapitre intéressés.

Si l'on pouvait ramasser dans une courte conclusion une impression générale sur le budget de l'aviation civile, nous dirions que nous y trouvons des investissements en régression, ce qui est extrêmement fâcheux, et que la plupart des grands problèmes qui intéressent ce secteur d'activité restent encore sans solution.

Nous avons fait dans ce rapport le point de la situation. En raison de certaines insuffisances sur des points essentiels, la commission aurait pu vous demander le renvoi du budget. Elle ne l'a pas voulu, elle s'est bornée, dans un but constructif et pour ne pas retarder les travaux budgétaires, à disjoindre simplement deux chapitres sur lesquels des précisions doivent être apportées. Elle attend, comme vous, mes chers collègues, du Gouvernement des réponses satisfaisantes. Nous espérons que notre attente ne sera pas déçue. (*Applaudissements à gauche, au centre, à droite et à l'extrême droite.*)

M. le président. La parole est à M. Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis.* Mesdames, messieurs, la promotion de notre collègue M. Moynet à un poste de secrétaire d'Etat a privé la commission des moyens de communication et du tourisme de son rapporteur du budget de l'aéronautique civile.

La commission s'est réunie ce matin et a procédé d'urgence à une nouvelle désignation. Le nouveau rapporteur s'excuse donc auprès de l'Assemblée s'il présente un rapport qui n'a pas été imprimé, qui n'a pu être qu'incomplètement rédigé, et il sollicite son indulgence.

La commission des moyens de communication et du tourisme a pris, ce matin, pour base de discussion le substantiel rapport de M. André Morice, rapporteur de la commission des finances. Elle a fait siennes certaines de ses conclusions, mais elle a surtout voulu étudier la vie de la société Air France et les causes du déficit de sa gestion.

La commission s'est, en outre, posé la question de savoir s'il était normal que cette société nationale soit en déficit et, dans l'affirmative, dans quelle proportion ce déficit est acceptable.

Tout d'abord, la commission a constaté que l'aide financière de l'Etat à Air France a été réduite inconsidérément au cours des dernières années et que cette réduction a été opérée sans tenir compte des prévisions de la compagnie.

Air France, société nationale, a toujours bénéficié, en effet, comme les grandes compagnies étrangères, d'un concours financier de l'Etat. Ce concours, pour les années 1951 et 1952, considérées comme d'excellentes années, s'élevait à 2.700 millions de francs environ. En 1953 et 1954, les crédits inscrits au budget ont été réduits respectivement à 1.700 millions et 1.500 millions de francs. Ces chiffres ont été fixés de façon autoritaire sans qu'il ait été tenu compte, le moins du monde, des prévisions budgétaires de la compagnie qui faisaient apparaître un excédent — de très loin beaucoup plus considérable — des dépenses sur les recettes.

Après l'inscription en recettes de cette aide financière de l'Etat, de 1.700 millions de francs en 1953, et de 1.500 millions en 1954, l'exercice 1953 s'est soldé par un déficit de 1.685 millions; celui de 1954 se soldera par un déficit, si les renseignements qui m'ont été apportés sont exacts, de l'ordre de 2.500 millions.

Aucun crédit, jusqu'à présent, n'a été accordé pour couvrir ces soldes déficitaires.

Pour l'exercice 1955, le crédit inscrit au budget n'est que de 1.504 millions, reconduction pure et simple du crédit inscrit en 1954, tandis que, d'après les prévisions de la compagnie, le déficit devrait être de l'ordre de 3 milliards.

Cependant, votre rapporteur a essayé de démontrer à la commission que la société Air France était en progrès et que l'aide de l'Etat sur de nombreux points était insuffisante. Les résultats de la compagnie le prouvent.

Analysons d'abord le poste des trafics. Depuis 1946, le nombre de tonnes-kilométriques transportées par la compagnie est passé de 40 millions environ à 218.598.000 tonnes-kilométriques en 1953. Le nombre des passagers-kilomètres est passé de 339.862.000 en 1946 à 1.683.534.000 en 1953. Pour l'exercice 1952-1953, l'augmentation du tonnage-kilomètres transporté a été de 8 p. 100. D'après le rapport annuel de la compagnie, il aurait été de 14 p. 100 sans les deux interruptions de trafic qui ont marqué l'exercice 1953.

Je m'excuse d'ouvrir une parenthèse, mais je dois indiquer que si j'apporte ces précisions, c'est que, chargé avec plusieurs de mes collègues d'effectuer une enquête au nom de la sous-commission de l'aéronautique, nous avons pu recueillir auprès d'Air France et de certaines compagnies des renseignements que, sans autre préparation, nous pouvons donner aujourd'hui à l'Assemblée.

L'augmentation des passagers-kilomètres transportés a été de 15 p. 100, celle du nombre des passagers transportés de 23 p. 100, augmentation comparable à celle des autres compagnies aériennes mondiales.

Pour les neuf premiers mois de 1954, par rapport aux neuf premiers mois de 1953, l'augmentation des tonnes-kilomètres transportées et de 19 p. 100, chiffre largement supérieur à celui de la concurrence internationale. Quant à la productivité de la compagnie, elle ne cesse de s'accroître. Le nombre de tonnes-kilomètres transportées par agent est passé de 23.600 en janvier 1953 à 14.400 en janvier 1954 et, en septembre 1954, dernière date pour laquelle m'ont été fournis les renseignements, elle a atteint 15.900 tonnes, ce qui représente, pour les six derniers mois, une augmentation très importante du trafic, de près de 12 p. 100, et un effort du personnel de la compagnie auquel il faut rendre hommage.

Mais, dès lors, pourquoi la compagnie Air France est-elle déficitaire ?

Ces résultats financiers ont été marqués par des charges nouvelles que la compagnie a dû supporter depuis 1952. Je vais essayer, comme nous l'avons fait ce matin en commission, d'analyser les principales causes d'augmentation des dépenses. Elles sont, à notre avis, les suivantes.

C'est d'abord, l'ouverture de lignes nouvelles. M. le rapporteur de la commission des finances a rappelé dans son rapport écrit et à la tribune qu'Air France avait le réseau le plus long du monde à assurer, soit 256.000 kilomètres. C'est là une de ses faiblesses sur le plan financier, car la dispersion des installations, le nombre des escales, la faiblesse des fréquences rendent plus difficile sa rentabilité.

La longueur du réseau est inhérente au statut de compagnie nationale donné à Air France, statut qui lui impose l'exploitation des services à caractère international et de souveraineté.

Peut-être certaines des lignes nouvelles auraient pu ne pas être créées. C'est là une des observations qui ont été formulées ce matin par certains de nos collègues de la commission des transports. Il ne faut pas, à notre avis, faire *a priori* grief à Air France d'avoir voulu desservir Tokio, Mexico, Chicago, Caracas, Bogota, d'avoir voulu relier l'Afrique centrale à Madagascar.

Nous estimons, ce faisant, qu'elle reste fidèle à sa vocation de compagnie internationale. Mais il est certain que l'exploitation de nouvelles lignes soumises à la concurrence internationale ne peut être immédiatement rentable.

Une des causes des grandes difficultés de la compagnie vient également de la mise en œuvre de matériels nouveaux et de la trop grande diversité des types d'appareils due, en partie — il faut le reconnaître — à l'étendue du réseau et à son caractère hétérogène.

La difficulté de la mise en service de ces appareils a été rendue plus complexe encore par les retards de livraisons qui ont eu pour conséquence leur arrivée quasi simultanée.

L'augmentation considérable des charges financières est due aussi à la modernisation de la flotte d'Air France. Cette modernisation était indispensable pour faire face aux besoins de la concurrence. Mais Air France fait appel, pour ses investissements, pour partie au fonds d'expansion économique, pour partie à des emprunts, et il faut noter que de nombreuses compagnies étrangères bénéficient, de la part de leur gouvernement national, de conditions qui diminuent pour une grande part des charges de cet ordre: réduction d'intérêts, ou même mise à leur disposition gratuite des appareils achetés par l'Etat.

Notons au passage l'augmentation des impôts et des taxes, notamment des taxes d'aéroport qui ont augmenté de près de 500 millions de francs de 1950 à 1953.

Notons aussi la perte d'exploitation due à l'utilisation d'appareils Bréguet et qui représente environ un milliard par an.

Il nous paraît logique qu'Air France soit dégagée de tous les frais supplémentaires et de tous les risques que peut entraîner l'utilisation de ces matériels, tant en ce qui concerne le prix d'achat qui peut se trouver supérieur à celui d'appareils étrangers de qualité équivalente, qu'en ce qui concerne les frais d'exploitation, qui sont toujours supérieurs pour le premier utilisateur.

Enfin, les appareils français qui ne peuvent être opposés sur les lignes internationales aux appareils modernes des compagnies étrangères pourraient être utilisés sur le réseau de l'Union française qui, lui, est protégé de la concurrence étrangère, à condition toutefois que les pouvoirs publics ne permettent pas aux compagnies privées d'acheter à grands frais à l'étranger, pour exploiter ces lignes, les appareils les plus modernes. Ces appareils ne peuvent être utilisés que s'ils sont imposés à tous les exploitants.

C'est ainsi que nous espérons, monsieur le ministre, que pourra être réglé le problème de l'achat par Air France d'appareils Hurel-Dubois 32 destinés aux réseaux locaux africains et, ultérieurement, de la Caravelle, qui semble devoir être un appareil de classe internationale, qui est en construction, mais qu'il ne suffit pas de construire: il faudra sans doute l'utiliser sur notre réseau national, en évitant de gêner sa mise en service par des formalités administratives multipliées.

Nous avons, dans ce domaine, une expérience sur laquelle je ne veux pas insister; mais c'est, en partie, à l'accumulation de formalités administratives qu'un grand appareil qui aurait pu, en son temps, faire grand honneur à l'industrie aéronautique française n'a pas été utilisé par la compagnie Air France, alors que, cependant, il a été utilisé par ailleurs, puisqu'il vient de rendre sur le front d'Indochine des services appréciables, que M. le secrétaire d'Etat à l'air a tenu à souligner il y a quelques jours.

L'augmentation des prix français — l'augmentation des salaires en particulier — a imposé de nouvelles charges à l'exploitation d'Air France.

Air France est une entreprise exportatrice qui vend des produits français à un taux international fixé par l'Association internationale des transports aériens: l'A. I. T. A.

Air France rapporte des devises mais ne bénéficie pas de l'aide à l'exportation accordée normalement à toutes les sociétés exportatrices.

Parallèlement à ces causes d'augmentation des dépenses, sont intervenues des causes de diminution des recettes. La création de la classe touriste a eu pour effet de réduire les prix sans provoquer l'accroissement notable escompté du nombre des usagers du réseau. La situation actuelle est due également à la crise générale mondiale, à une baisse des recettes postales résultant à la fois de la réduction des tarifs consentie à l'administration et à la concurrence des autres transporteurs aériens français.

Une des conclusions de la commission des moyens de communication, ce matin, a été qu'il serait logique que la compagnie nationale ait le monopole du transport du fret postal qui est, tout de même, celui d'un grand service public national.

Enfin, notons une perte de recettes considérable qui est due au manque de coordination avec les autres transports français sur les lignes de l'Union française. Nous reviendrons très rapidement sur ce problème.

Nous voulons citer également quelques causes particulières qui sont venues aggraver encore les résultats des exercices 1953 et 1954 et qu'on ne doit pas ignorer lorsqu'on traite du déficit d'Air France.

En 1953, la grève générale du mois d'août a coûté cher à la compagnie.

La responsabilité de cette grève n'incombe ni aux travailleurs ni à la société nationale, mais au Gouvernement. La preuve en est que, lorsque a été terminée la grève qui a fait perdre beaucoup d'argent à la compagnie Air France, le Gouvernement s'est empressé de donner au personnel satisfaction sur tous les points où il n'avait pas voulu céder.

Dans ces conditions, le Gouvernement devait-il vraiment attendre que la grève éclate et soit terminée pour donner satisfaction à des travailleurs qui, soit dit en passant, ont « l'esprit de la maison » et le sens de leur devoir ?

En 1953, la grève du personnel de sécurité des aéroports a entraîné, en fin d'année, l'arrêt pratiquement complet de l'exploitation d'Air France et a causé aux lignes un préjudice considérable, semblable à celui de la grève du mois d'août.

Notons également l'arrêt des Comet sur lequel je n'insisterai pas après M. André Morice et concluons sur ces points.

Par rapport à l'ensemble des charges supplémentaires que la compagnie supporte depuis 1952, charges inhérentes, pour la plus grande part, soit au caractère particulier de service public de la compagnie, soit à l'action directe ou indirecte des pouvoirs publics eux-mêmes, et qui représentent annuellement plusieurs milliards, l'augmentation de 300 millions que demande, pour 1955, la compagnie nationale, sur les subventions obtenues en 1952, montre quel progrès et quel effort elle a dû réaliser pour tendre vers sa rentabilité.

J'aborde un autre point.

L'Etat subventionne, aux dépens de la société nationale, les compagnies privées.

La partie rentable de l'exploitation d'Air France n'est pas constituée par les lignes internationales, dont nous savons qu'elles sont déficitaires; elle l'est par le réseau de l'Union française.

Les bénéfices réalisés sur ce réseau ont toujours été substantiels et ont représenté, en 1953, près de 1.500 millions de francs qui venaient en déduction des pertes réalisées sur les lignes de prestige international.

Pendant longtemps, Air France n'a rencontré sur ces lignes qu'une concurrence limitée. Appuyée sur des intérêts privés, cette concurrence s'est rapidement développée, d'autant plus que les pouvoirs publics ont cru devoir accorder aux compagnies privées françaises des autorisations d'achat en devises, du matériel le plus moderne, notamment des DC 6 B, appareils surclassant largement les Constellation que la compagnie nationale pouvait mettre en ligne sur ces liaisons.

Ce matériel a, de plus, été accordé en telle quantité — quatorze DC 6 B — qu'il en résulte une véritable surcapacité sur ces lignes, surcapacité qui entraîne une lutte de tarifs conduisant à des réductions considérables et diminuant les profits de tous.

Le décret de septembre 1953 a donné au ministre chargé de l'aviation marchande les pouvoirs de coordination, qui semblaient lui faire défaut, et ceux d'approbation des programmes et d'homologation des tarifs.

Malgré cet arsenal juridique, ne se sentant pas capables d'assurer une coordination par voie d'autorité, semble-t-il, les pouvoirs publics ont cherché à l'assurer par l'accord des transporteurs entre eux.

Une pression a été exercée sur la compagnie nationale. On a obtenu d'elle son retrait progressif et on l'a engagée à signer une convention réduisant à 50 p. 100 sa part de trafic sur ses liaisons bénéficiaires, part qui était antérieurement de 70 p. 100 environ.

Cette convention, signée par les compagnies privées et acceptée par la compagnie nationale, n'a pas été respectée.

Les pouvoirs publics qui l'avaient préconisée n'ont pas réussi à en sauvegarder l'application. Elle a été violée, puisque le programme d'exploitation de cet hiver, malgré l'avis du conseil supérieur de l'aviation marchande, n'a fait l'objet d'aucune mesure d'approbation et de coordination.

Il est à noter que c'est la première fois depuis de longues années que les programmes d'Air France ne reçoivent pas une approbation expresse. Il en résulte que, sur certains secteurs, les compagnies privées supporteront cet hiver 70 p. 100 de la capacité du trafic contre 30 p. 100 à la société nationale, alors qu'avant la coordination c'était l'inverse qui se produisait: la compagnie nationale assurait 70 p. 100 du trafic, tandis que les compagnies privées n'en assuraient que 30 p. 100.

Monsieur le ministre des travaux publics, vous venez de publier au *Journal officiel* du 10 novembre un décret d'application qui tend à permettre d'effectuer la coordination nécessaire, mais cette coordination ne doit pas être une simple consolidation de la politique coûteuse des pouvoirs publics dans le domaine des transports aériens sur les lignes de l'Union française.

Il est difficile de concevoir que l'Etat, propriétaire presque exclusif d'une compagnie nationale ait, non seulement laissé se développer une concurrence sur le seul secteur bénéficiaire de son exploitation, mais aussi favorisé ses concurrents en leur fournissant les devises nécessaires pour l'achat à l'étranger d'un matériel supérieur au sien. L'achat de ces appareils était d'autant plus contraire à l'intérêt national que, sur ces lignes, pour nous protéger de la concurrence internationale, du matériel français aurait dû être employé ou, à défaut, du matériel déjà amorti.

Mais j'entends bien que le critère de l'utilisation du matériel français sur les grandes lignes internationales doit être le suivant: Il doit présenter les mêmes garanties de rapidité, de confort et surtout de sécurité que les appareils étrangers.

Même si les frais d'exploitation sont plus élevés, le matériel ne doit pas être négligé. Il s'agit de considérer la société nationale comme le banc d'essai de l'industrie aéronautique française.

Je ne citerai pas d'exemples. Ils sont connus de tous ceux qui s'intéressent aux choses de l'aéronautique.

Il est des pays — l'Angleterre notamment — où l'on nous donne, en la matière, un exemple de civisme qu'on ne trouve pas toujours en France. Je veux, à ce sujet, indiquer que la commission des moyens de communication a été, ce matin, unanime à exprimer le souhait que soit créée au sein de l'Assemblée nationale une commission des problèmes aéronautiques...

M. Pierre Souquès. Très bien!

M. le rapporteur pour avis. ... car il n'est pas rationnel d'examiner d'un côté l'aviation civile, d'un autre l'aéronautique militaire, d'un autre encore l'industrie aéronautique.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Très bien!

M. le rapporteur pour avis. Ces branches de l'aviation ne ressortissent pas à un ministère unique, et il ne s'agit pas de soustraire les transports aériens à la compétence du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme; il s'agit de créer, au sein de l'Assemblée, comme l'ont demandé tous ceux qui s'intéressent aux problèmes de l'aéronautique, une grande commission qui sera composée de collègues s'intéressant à ces questions et, par conséquent, ayant une certaine compétence. (*Applaudissements.*)

M. Paul Couston. Cela arrangerait bien des choses à l'égard de la direction technique et industrielle!

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, j'arrive, avant de conclure, au point qui m'est le plus sensible.

Je dois vous exprimer — oh! sans violence — l'impression désagréable qu'éprouve la commission des moyens de communication en vous voyant au ministère des transports, ministère de tutelle de la grande compagnie nationale.

Ce reproche ne s'adresse pas à votre personne; il s'adresse à votre qualité, et mes collègues de la commission m'ont recommandé d'être très courtois et mesuré dans le ton.

Les membres de la commission sont enclins à penser qu'on ne peut pas être, à la fois, le représentant d'une compagnie privée, en fait ou en titre, et le ministre de tutelle de la grande société nationale.

Si nos renseignements sont exacts, monsieur le ministre, il existe une compagnie, la Compagnie chérifienne de transports,

créée par la fusion d'Air-Atlas et d'Air-Maroc, et qui avait comme président, dès sa fondation, un de nos collègues, M. le général Corniglion-Molinier.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Il y a dix ans.

M. le rapporteur pour avis. Lorsque M. Corniglion-Molinier est devenu ministre, il s'est démis de ses fonctions et c'est vous, monsieur le ministre, qui êtes devenu le président de la Compagnie chérifienne des transports. Puis, à votre tour, vous êtes devenu ministre, vous avez démissionné et c'est M. Corniglion-Molinier qui a repris la présidence de la Compagnie chérifienne des transports.

M. Edouard Corniglion-Molinier. C'est assez normal.

M. le rapporteur pour avis. Je n'insiste pas longuement, mais cette situation nous est désagréable.

Nous estimons qu'on ne peut pas à la fois, dans une affaire semblable, être juge et partie.

Je m'excuse d'exprimer cette opinion, mais je suis rapporteur d'une commission et c'est en son nom que je parle. Je sais, monsieur le ministre, que vous avez fréquenté les stades, que vous vous y êtes conduit avec brio et distinction et que vous n'ignorez pas que jouer « sec » ne signifie pas porter des coups bas. Je joue sec, je vous demande de m'en excuser.

Le deuxième reproche que la commission m'a prié de vous adresser est le suivant: elle n'a pas compris que vous ayez à vos côtés, comme collaborateur direct, un homme qui a présidé à l'administration générale de la compagnie nationale pendant de nombreuses années. Mais je n'insisterai pas davantage, puisque M. Ziegler — pourquoi ne pas le nommer ? — n'a pas le droit de me répondre de son banc de commissaire du Gouvernement.

Il y a là encore quelque chose qui n'est pas clair, qui inquiète: c'est que l'homme qui a été responsable, par exemple, de cette accumulation de matériel étranger hétéroclite, soit votre collaborateur direct au ministère des transports.

Je veux conclure, en m'excusant du rapport un peu décousu que je présente. Mais j'ai pris la précaution de dire que j'avais été désigné ce matin seulement comme rapporteur et que, par conséquent, je ne pouvais pas apporter toute la clarté que j'aurais désiré.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Mon cher collègue, voulez-vous me permettre de vous interrompre ?

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Il est tout de même plus normal que ce soient des aviateurs qui s'occupent d'aviation. Lorsque j'ai quitté l'armée, plusieurs de mes camarades et moi-même avons voulu employer les pilotes démobilisés.

C'est pourquoi a été créée, il y a dix ans, alors que je ne pensais pas que j'aurais l'honneur d'être votre collègue, cette compagnie chérifienne des transports.

Je ne vois pas ce qu'il y a là de choquant.

M. le rapporteur pour avis. S'il s'agissait de rendre hommage au général Corniglion-Molinier et au brillant pilote que vous avez été, mon cher collègue, je serais le premier à le faire. Mais je crois qu'ici il ne faut pas faire de sentiment ni aborder le débat sur un ton qui n'est pas de mise dans cette Assemblée.

Il ne s'agit pas de savoir s'il est nécessaire d'être pilote pour discuter des problèmes d'aéronautique.

Je ne vous ai pas reproché d'avoir été président de la compagnie chérifienne. J'ai simplement signalé l'anomalie qui consiste à être à la fois ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et président en titre ou en fait d'une compagnie privée.

C'est là le problème, ce n'est pas celui dont vous avez parlé.

M. Edouard Corniglion-Molinier. On peut être instituteur et devenir ministre de l'éducation nationale.

M. Jean Le Coutaller. Mais on n'est pas en même temps instituteur et ministre.

M. le rapporteur pour avis. Pour reprendre votre exemple, monsieur Corniglion-Molinier, j'ai le regret de vous signaler que la femme d'un inspecteur d'académie, en fonction, ne peut professer dans l'académie.

Votre exemple n'a donc aucune valeur.

M. André Burlot. C'est exactement la même chose...

M. le rapporteur pour avis. Ce n'est pas exactement la même chose. (*Mouvements divers.*)

M. André Burlot. ...nous avons donc raison.

M. le rapporteur pour avis. Je ne vois pas en quoi vous avez raison.

J'ai dit que la femme d'un inspecteur d'académie ne peut professer dans la même académie. Voilà qui répond à l'argument de M. Corniglion-Molinier.

M. André Burlot. Me permettez-vous de préciser ma pensée, mon cher collègue ?

M. le rapporteur pour avis. Je vous en prie.

M. André Burlot. Si on généralisait votre façon de voir, l'instituteur ne pourrait pas être ministre de l'éducation nationale, l'avocat ou le magistrat député ne pourrait pas être garde des sceaux. Or, cela se voit couramment depuis cinquante ans en France.

Je ne vois pas pourquoi une personne ayant, dans le privé, une certaine situation, ne pourrait pas, abandonnant cette situation — de président ou d'administrateur de société par exemple — prendre la direction d'un département ministériel où elle aurait à s'occuper de problèmes qu'elle connaît parfaitement pour avoir eu à les traiter dans le privé.

Je considère au contraire, qu'il est de bonne méthode de mettre à la tête d'un département ministériel une personne ayant une réelle compétence.

Je ne vois aucun inconvénient à ce qu'un professeur ou un instituteur soit ministre de l'éducation nationale. Je vous demande d'observer la même attitude pour ceux qui, dans le privé, ayant occupé une certaine situation, ont acquis une compétence indéniable dans une profession déterminée.

M. le rapporteur pour avis. Mon cher collègue, je crains que vous ne m'ayez mal compris. Sans doute me suis-je mal exprimé.

Je n'ai pas reproché à un pilote de devenir ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai signalé la coïncidence fâcheuse qui veut que ce soit le président — j'ajoute maintenant, puisque vous m'y obligez: « le président interchangeable » — d'une compagnie privée qui devienne le ministre de tutelle de la compagnie nationale.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Il n'est pas interchangeable.

M. le rapporteur pour avis. Je ne veux pas dramatiser cette affaire. Je me suis borné à signaler le fait, comme la commission me l'avait demandé.

Pour conclure, je pense que deux conceptions peuvent être données du rôle d'Air France.

On peut considérer qu'Air France doit être une société purement commerciale et réaliser, par ses propres moyens, son équilibre financier, sans aucune aide de l'Etat. Il lui faudrait alors contracter son réseau, ne plus aller à Tokio, Mexico et peut-être New-York, se cantonner dans des services dont l'intérêt commercial est évident, sans se préoccuper d'autres considérations.

Tel n'était pas, à notre avis, l'objet du législateur, lorsqu'il a créé Air France, instrument choisi du transport aérien français.

La seconde conception est celle d'Air France, avant tout société nationale, et qui doit réaliser, sur le plan aérien, ce que désire le pays, être un outil à son service, provoquer, dans les territoires de l'Union française, le développement des courants économiques essentiels, représenter à l'étranger le prestige français, être le lien matériel qui assure la présence de la France et rappelle surtout que la France est un grand pays.

Si l'on a cette conception d'Air France service public, si l'on estime que la société nationale doit faire battre à l'étranger le pavillon français, alors, il faut avoir le courage de combler le déficit.

Lorsque nous demandons que l'Etat comble le déficit de la compagnie nationale, nous ne voulons pas dire que tout est parfait dans cette compagnie. Nous pensons — c'est le souci des membres de la commission des moyens de communication — que bien des réformes doivent être réalisées, bien des améliorations apportées. Nous faisons pour cela confiance, non seulement à la direction de la compagnie, mais aussi au personnel dont j'ai parlé.

Une politique de prestige peut être une politique digne sans être une politique somptueuse, sans être une politique de folie. Les crédits de certains chapitres sont peut-être un peu excessifs; nous sommes prêts à les reviser. Mais il est un principe que la commission m'a demandé de souligner, celui de la compagnie Air France, société nationale, dont il faut combler le déficit et qu'il faut protéger contre la concurrence des sociétés privées. (*Applaudissements à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mesdames, messieurs, je ne pensais pas avoir à traiter à cette tribune de questions personnelles. Je déplore vivement, je l'avoue, que la commission des moyens de communication ait cru devoir, sans que j'en aie été avisé, sans que nous ayons eu le moindre entretien sur un sujet aussi délicat, charger son rapporteur d'intervenir sur des faits qui regardent ma personne et celle du directeur de mon cabinet.

En ce qui me concerne — il faut vider ce genre d'abcès rapidement et complètement — je pense qu'il ne subsistera aucun doute une fois que j'aurai mis au point la situation telle qu'elle se présente.

M. Auban, avec une très grande sincérité et, j'en suis sûr, avec l'esprit sportif qu'il a manifesté sur les mêmes terrains de rugby que moi-même, a déclaré que j'étais suspect, frappé d'une sorte d'incapacité personnelle. Je ne pourrais, selon lui,

étant, en droit ou en fait, président d'une compagnie privée, me trouver chargé de l'aviation civile. En effet, cette situation donnerait à penser qu'étant juge et partie, je risquerais d'entraîner la compagnie nationale Air France dans l'abîme du déficit, puis dans je ne sais quelle dislocation systématique, pour enfin la volatiliser.

La réalité est un peu différente, et c'est cette petite différence, comme dit l'Anglais, qui a toute son importance.

Tout d'abord, la compagnie dont il est question n'est pas une compagnie privée. C'est une compagnie dans laquelle les intérêts privés représentent environ 33 p. 100 du capital, un tiers de ce capital étant détenu par le gouvernement chérifien et une part égale par Air France.

C'est vous dire à quel point la compagnie nationale, sous ce rapport, a toutes garanties, puisque, en fait, cette compagnie chérifienne est une compagnie d'Etat.

Tel est le premier point qui, à lui seul, pourrait rassurer complètement la commission et son rapporteur.

J'ajoute qu'on est président ou qu'on ne l'est pas. Il n'y a pas, en la matière, de lutte entre le droit et le fait. Il y a une question de fait qui découle du droit. En l'espèce, le jour même de mon accession au ministère des travaux publics, j'ai donné ma démission de président du conseil d'administration et d'administrateur de la société.

M. le rapporteur pour avis. Je vous en donne acte.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Dans ces conditions, je suis dans la situation normale d'un homme qui, à un moment donné, a été président d'une compagnie publique — et non pas privée — et qui a démissionné le jour même de son accession au ministère.

Je pense que maintenant, pour l'Assemblée et la commission, l'affaire est parfaitement claire.

Par ailleurs, que le général Corniglion-Molinier, qui avait été antérieurement président de cette compagnie, le soit redevenu, à partir du moment où la présidence devint vacante par suite de ma propre démission, et mise à part toute question de sympathie personnelle — car ma sympathie et mon amitié à l'égard du général Corniglion-Molinier sont bien connues...

M. Edouard Corniglion-Molinier. Elles sont réciproques.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. ...et je suis très heureux et fier qu'il veuille bien déclarer que c'est réciproque — permettez-moi de vous dire que c'est là un événement dont on ne peut que se réjouir, pour cette compagnie et, partant, pour l'aviation marchande, étant donné la haute compétence et la très brillante personnalité de notre collègue.

M. Edouard Corniglion-Molinier. Je suis très sensible à ces compliments.

M. le rapporteur pour avis. Il ne s'agit pas de cela, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai tenu à m'en expliquer immédiatement de la manière la plus simple et la plus calme.

Voilà, je pense, dès l'abord, écartée cette très grave observation liminaire.

Reste le deuxième cas personnel, celui de mon directeur de cabinet, qui est l'ingénieur général Ziegler.

Là, messieurs, je dois vous le dire, le bât est vraiment blessant pour le pauvre baudet que je puis être.

En effet, montrer quelque émotion parce que l'ingénieur général Ziegler est directeur du cabinet du ministre des transports, s'inquiéter parce que le champion bien connu — le suppôt, pourraient prétendre les représentants d'intérêts privés — de la compagnie nationale se trouve auprès du ministre des transports, c'est témoigner d'inquiétudes exactement inverses de celles manifestées à mon égard.

Cette fois, je vais être soupçonné de vouloir, poussé par mon directeur de cabinet, faire disparaître les sociétés privées et de ne pouvoir, dans ces conditions, me consacrer à l'aviation civile.

Je voudrais, mesdames, messieurs, qu'il soit bien entendu que, de ces attaques divergentes, vouées d'ailleurs à l'échec, puisque fondées sur des motifs contradictoires et visant des objectifs complètement opposés, nous ne parlerons plus.

Je veux saisir cette occasion pour rendre hommage précisément à cet homme qui ne peut pas répondre mais pour qui je réponds — au sens propre et au sens figuré du terme — et qui n'a pas d'autre amour dans l'existence, à part celui de la patrie, que l'amour de l'aviation. Son désintéressement personnel est total; je l'ai toujours constaté dans les moindres travaux. Certes, un homme peut masquer sa personnalité pendant quelques heures, pendant quelques jours, voire pendant quelques semaines, au cours d'une collaboration! Il ne saurait en être ainsi lorsque la collaboration dure plusieurs mois. Or, il y a des mois, maintenant, que nous travaillons ensemble.

C'est un homme que j'ai sans arrêt trouvé mû par le seul souci de défendre et de développer les ailes françaises et qui, sur le plan personnel, non seulement n'a jamais cherché quoi que ce soit auprès de moi, mais a toujours pris la défense de ceux-là mêmes qui, on me permettra de le dire très modérément mais avec beaucoup de fermeté, n'ont peut-être pas toujours, dans le passé, agi vis-à-vis de lui avec la même sportivité.

M. Henri Bouret. Très bien!

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il est inadmissible que cet homme soit suspecté de se livrer à certaines opérations contre telle ou telle personne.

Vous n'êtes pas en cause, monsieur Auban. Je vous connais; nous sommes joueurs de rugby l'un et l'autre. Il ne s'agit pas de ce que vous avez pu dire sur ce sujet. Mais je veux vider l'abcès; les spécialistes de l'aviation savent parfaitement de quoi je veux parler.

J'affirme ici que soupçonner cet homme de vouloir, comme on dit communément, prendre sa revanche, c'est une infamie. Ceux qui le soupçonnent et qui font campagne contre lui auraient sans doute l'âme assez basse, eux, pour se livrer à de telles opérations! (*Applaudissements au centre, à droite et à l'extrême droite.*)

M. le rapporteur pour avis. Voulez-vous me permettre une précision, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. le rapporteur pour avis. Monsieur le ministre, je vous remercie de me permettre de vous interrompre. Mais il ne faut pas me faire dire ce que je n'ai pas dit.

Lorsque j'ai parlé de M. Ziegler, en m'excusant de le citer car il est désagréable de citer un commissaire du Gouvernement...

M. le président. Monsieur le rapporteur, permettez-moi à mon tour une observation ?

Il ne faudrait pas qu'ici s'établisse un débat qui puisse faire précédent.

La tradition républicaine et parlementaire, en effet, veut que ne soient jamais cités nommément les commissaires du gouvernement. (*Applaudissements.*)

Encore qu'il y ait peut-être là une simulation verbale, je vous prie, et je prie chacun, de bien vouloir s'y conformer.

M. le rapporteur pour avis. Je me plierai volontiers à cette simulation verbale, dont je comprends toute la raison, mais je préciserai que si tout à l'heure j'ai mis l'intéressé en cause, je ne lui ai jamais reproché d'agir par esprit de vengeance. Je lui ai simplement reproché sa conception de la gestion d'Air France. Et si j'ai parlé du principe de la rentabilité de la société nationale, c'est parce que ce haut fonctionnaire, dont personne ne méconnaît les mérites, s'est fait le champion de cette rentabilité — je serais tenté de dire: de la rentabilité à tout prix. C'est contre cette conception de la rentabilité à tout prix que nous nous élevons.

Voilà ce que j'ai dit, sans plus. Je pense que M. le ministre des travaux publics et des transports le reconnaîtra.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mes chers collègues, je me suis permis de saisir cet incident de parcours pour essayer de renverser une série d'obstacles qui ne cessent de s'accumuler sous les pas de ceux qui essayent de travailler pour l'aviation. Je désire que ma déclaration serve à détendre définitivement l'atmosphère et que les hommes ne se déchirent plus dans les couloirs, alors que l'aviation française a besoin qu'ils s'unissent au grand jour, au soleil, pour essayer de la défendre et de la développer.

M. Pierre Nigay. Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. Pierre Nigay. Nous sommes ici un certain nombre de collègues qui assistons, ce matin, à la réunion de la commission.

Je puis dire tout à fait impartialement qu'il n'a jamais été porté de critiques violentes, dans quelque domaine que ce soit, ni contre vous, monsieur le ministre, ni à l'égard de votre collaborateur.

La vérité m'oblige à dire que, comme dans toute commission, des réflexions ont peut-être été faites, que, entre nous, nous avons parlé et que tout le monde a reconnu qu'il n'était pas question d'en faire état. Tout au plus a-t-on laissé entendre que le rapporteur, qui avait pris au pied levé — à la suite de l'accession d'un autre de nos collègues au poste de ministre — un rapport difficile pour lequel il n'était pas préparé, pouvait peut-être, dans ses propos, y faire une allusion.

C'est ce qu'il a fait avec beaucoup de sincérité. Mais je crois qu'en aucun cas vous ne pouvez soupçonner ni le rapporteur ni la commission — j'aperçois ici des commissaires qui sont certainement de mon avis — d'avoir voulu apporter une critique quelconque dans la forme que vous supposez. (*Applaudissements.*)

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mon cher collègue, je vous remercie et je remercie la commission.

Si vous le voulez bien, l'incident sera clos et l'on ne parlera plus de ces malheureuses questions de personne lorsqu'il s'agit de défendre l'aviation française. (*Très bien! très bien!*)

J'en viens maintenant aux problèmes qui nous concernent, qui nous occupent et qui nous préoccupent.

Après le remarquable rapport de M. André Morice, après le rapport très documenté de M. Auban, je me bornerai, pour l'instant, à essayer de définir les grandes lignes d'une politique de l'aviation civile qui — vous allez le constater — fait de larges emprunts à la politique précédemment instaurée et qui ne se trouve en rien fondamentalement opposée à ce qui a été dit par les rapporteurs, spécialement par M. André Morice.

Le rôle de l'administration en matière d'aviation civile peut s'analyser sous le rapport de son intervention dans l'infrastructure aérienne, dans les questions de matériel aéronautique et, enfin, dans celles touchant à la coordination.

Pour l'infrastructure aérienne, je ferai observer à M. André Morice, avec qui je suis d'ailleurs parfaitement d'accord, que si, pour les bases— nous parlerons ensuite de la navigation — le montant des crédits de payement semble laisser croire à une réduction, en réalité ce ne sont pas ces crédits-là qui doivent servir d'éléments de comparaison. En effet, comme il le sait fort bien, ils sont, d'une année sur l'autre, plus ou moins hypothéqués par des opérations en cours. Leur comparaison ne permet donc pas de se former une opinion complète.

En réalité, ce sont les autorisations de programme qu'il faut considérer. L'Assemblée voudra bien admettre que le choix de cet élément de comparaison est plus convenable, puisqu'il s'agit de préparer l'avenir et de juger si la politique faite par le Gouvernement est expansive ou non. Nous constatons alors que l'augmentation d'une année à l'autre est de 36 p. 100, ce qui est tout de même suffisamment explicite.

D'ailleurs, en matière de crédits d'entretien, nous avons également fait un effort puisque pour ces crédits si nécessaires nous avons obtenu une majoration de 14 p. 100.

36 p. 100 de plus pour les autorisations de programme d'équipement des bases, 14 p. 100 de plus pour l'entretien, il n'est pas douteux que ce budget traduise une volonté de développement.

A quoi ces crédits, notamment les crédits d'investissement, doivent-ils être utilisés ? En dehors de l'achèvement d'Orly, qui est réalisé sur crédits d'emprunts, ils doivent être employés d'une part pour des bases d'intérêt national et d'autre part — je dirai même spécialement — pour nos bases africaines.

Nous sommes tous d'accord sur ce point: le rôle que l'avion est appelé à jouer en Afrique et dans l'Union française est décisif. Il importe donc de prendre toutes les mesures pour que les bases africaines, en particulier, puissent répondre à ce développement nécessaire.

C'est ainsi que les deux principaux postes dotés des crédits d'investissement seront Alger et Douala.

Enfin, d'une manière générale, je me suis donné pour règle de répartir les crédits d'investissement en prenant d'abord en considération les aéroports où le trafic, en dépit des conditions matérielles très insuffisantes, a prouvé par son développement que la vie jaillissait, si je puis ainsi m'exprimer. Ces aéroports sont ceux où le besoin, l'appel de crédits apparaissent certains et où, par conséquent, on ne risque pas de se livrer à des dépenses, de pratiquer des investissements dont, par la suite, le coefficient d'utilisation pourrait se révéler insuffisant et même décevant.

Je pense que ce principe rencontrera l'approbation de l'Assemblée toute entière.

Si nous passons à la navigation aérienne, nous pouvons dire que nous avons entamé là un effort de développement considérable. Il est indispensable, en effet, de porter notre équipement dans ce domaine au niveau international. Il faut bien reconnaître que la marge à remplir est malheureusement assez forte.

Cela explique, pour les crédits d'entretien, l'augmentation de 14 p. 100 d'une année sur l'autre et, pour les autorisations de programme, une majoration de 41 p. 100. L'Assemblée conviendra que cela représente un effort très net qui, on peut le dire, transformera la cadence de l'équipement en matière de navigation aérienne.

A ce propos, je désire dire quelques mots du problème du personnel, auquel M. Auban s'est fort justement attaché.

Voyons quelle était la situation lorsque le Gouvernement s'est installé et voyons ce qui a été fait depuis.

Lors de la grève si fâcheuse pour tous de la fin de l'année dernière, certaines promesses avaient été faites portant sur le payement à une partie du personnel de primes que nous pourrions appeler d'aéroport.

Ces primes devaient être différenciées en fonction de la qualité, de l'importance, je dirai presque de la nécessité du service, puisque, dans une très large mesure, le service effectué par ces personnels commande la sécurité aérienne elle-même. C'est dire l'importance du sujet.

M. Paul Devinat. Me permettez-vous une précision, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. Paul Devinat. Je désire simplement que vous remplaciez le mot « promesse » par le mot « engagement », car il y avait engagement budgétaire.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Lorsque j'ai pris mes fonctions faubourg Saint-Germain, j'ai constaté qu'en dépit de cet engagement, rien n'avait été fait. Cela provenait de certaines difficultés d'administration à administration, difficultés qui, jusque-là, s'étaient révélées insurmontables.

Ce fut la première question étudiée au lendemain de mon installation.

Il m'a été, en effet, fait observer que la situation était intolérable: en dépit des promesses et des engagements, le personnel se trouvait, sept mois plus tard, exactement dans la même situation qu'en décembre 1953.

J'ai trouvé de la part du ministère des finances un accueil qui m'a permis, très rapidement, d'apporter une solution.

Cette solution, prise avant même l'interruption qui s'est produite dans ma présence faubourg Saint-Germain, est la suivante: Payement d'une prime à 25 p. 100 du personnel; les bénéficiaires sont choisis par une commission de classement et elle opère dans des conditions qui n'ont pas soulevé, à ma connaissance, la moindre protestation; la prime elle-même est déterminée en fonction, comme je le disais tout à l'heure, de la qualité, de l'importance, de la nécessité et de l'utilité du service. Là aussi la commission de classement a tranché.

Si mes souvenirs sont exacts, il n'y avait pas de crédits budgétaires...

M. Paul Devinat. Je serai obligé de vous répondre, monsieur le ministre, mais je vous laisse finir.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. ... le financement de cette prime devant être assuré par des taxes qui n'étaient pas encore en vigueur. Le ministère des finances a très aimablement admis de payer sur avances, de telle manière que, les décisions aussitôt prises, la prime a été payée.

J'estime, en conséquence, que tous nos collègues — spécialement M. Auban, et aussi M. Devinat, qui est à l'origine de cette affaire, — doivent se féliciter que soit intervenu un règlement, règlement partiel mais certain, d'une question qui n'était restée que trop longtemps posée.

Est-ce à dire que, de cette manière, soit réglée définitivement la situation de ces personnels ? Je ne le pense pas. Il sera opportun de poursuivre l'étude de leur situation, afin d'aboutir à un point d'équilibre qui, conformément à la solution de principe qui avait été adoptée par mon prédécesseur, permette de donner aux plus qualifiés des primes tenant elles-mêmes compte de la qualité du service. Ainsi pourra être mis un terme à une situation qui était devenue d'autant plus irritante qu'elle était restée plus longtemps sans solution.

M. Paul Devinat. Voulez-vous me permettre de vous interrompre encore, monsieur le ministre ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. Paul Devinat. Je vous remercie d'abord d'avoir bien voulu signaler que je suis à l'origine de ces mesures.

Il s'agissait de primes d'un caractère très particulier, de primes de technicité.

Il avait été entendu dès l'abord avec l'administration du budget — et vous avez indiqué vous-même les limitations imposées par elle: à savoir 25 p. 100 — que ces primes seraient distribuées suivant la qualité des services techniques rendus par des personnels qui tous étaient techniques.

Pour aboutir à une distribution équitable, il avait été nécessaire d'instituer des commissions paritaires. Ces commissions ont fonctionné avec une certaine lenteur, vous avez eu raison de l'indiquer, mais il s'agissait d'examiner des cas d'espèce et de considérer non seulement la situation existant dans des aérodromes comme celui d'Orly, de Nice, de Marseille ou de Bordeaux-Mérignac, mais dans tous nos aéroports sans exception, y compris ceux de l'Union française.

Ce travail difficile a été effectué avec beaucoup de soin. Quand vous êtes arrivé au boulevard Saint-Germain, le travail de mise au point et de répartition était à peu près terminé. Mais je tiens à dire que des précautions avaient été prises afin que le personnel n'ait pas à souffrir de ces retards, puisqu'il avait été entendu que les primes seraient intégralement payées à compter du début de l'année.

Par conséquent, ce que l'on peut déplorer, c'est le soin minutieux qu'il a fallu déployer pour prendre une mesure consi-

dérée de tous côtés comme salutaire, mais qui ne pouvait être bonne que si elle était étudiée attentivement, car une prime de technicité ne s'improvise pas, surtout quand elle s'applique à des personnels si divers.

Certes, je n'ai pas eu, comme vous, la chance d'arriver au but. Mais il n'y a pas eu à cela d'autres raisons que celles que je viens d'indiquer.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Monsieur Devinat, je vous donne volontiers acte de votre déclaration. Je ne pense pas, d'ailleurs, avoir en quoi que ce soit froissé votre sentiment personnel.

Ce que nous pouvons regretter, vous et moi, c'est que pour l'établissement et l'application de ces primes, il ait fallu un temps aussi long, ce qui a évidemment et naturellement, envenimé — si je puis dire — le climat.

Moyennant quoi j'ai eu, pour ma part, la grande satisfaction de pouvoir mener à terme cette opération qui présentait, du côté d'autres services ministériels, des difficultés très sérieuses. Elles ont pu être surmontées grâce à leur bonne compréhension.

Je passe maintenant au matériel aérien.

Une question très importante a été posée par M. le rapporteur de la commission des finances. Il s'agit de savoir comment sera employé le crédit destiné aux études, prototypes, essais et démarrages des fabrications de série.

Tout à l'heure, lorsque nous examinerons les chapitres du budget — car je crois qu'il n'est pas nécessaire d'alourdir un exposé général déjà trop long par des chiffres que nous retrouverons ensuite — je fournirai à l'Assemblée les indications souhaitées par M. le rapporteur. Ce que je désire pour l'instant, c'est vous faire connaître dans quel esprit le Gouvernement entend utiliser ces crédits.

Il faut tout d'abord renoncer à toute politique que nous pourrions qualifier de « saupoudrage ». Il me paraîtrait extrêmement fâcheux d'utiliser des crédits par petits paquets répartis sur une multitude d'études qui, par définition, ne peuvent pratiquement déboucher sur rien et risqueraient de nous laisser sur notre soif, comme cela, d'ailleurs, transperçait du rapport de M. Morice. Il serait aussi fâcheux de morceler ces crédits qu'à une certaine époque il a été fâcheux de morceler les forces blindées de l'armée française: on a vu les résultats.

Nous avons décidé de concentrer les efforts du Gouvernement, c'est-à-dire d'utiliser ces crédits pour financer quelques tentatives aussi bien choisies que possible, et susceptibles d'aboutir heureusement sur le plan industriel et commercial.

A cet effet, je viens de remettre en vigueur un système qui avait été, je dois le dire, utilisé avec bonheur par M. le rapporteur de la commission des finances au temps où il s'occupait de l'aviation civile.

Il s'agit d'un comité de matériel qui réunit, d'une part, les représentants des administrations civiles et militaires s'occupant des fabrications — je pense qu'en cela je comble en partie les vœux de M. le rapporteur pour avis — et, d'autre part, les représentants de tous les utilisateurs français, aussi bien la compagnie nationale que les compagnies privées.

A ce comité de matériel sont soumis, dans un premier temps, les projets pour lesquels sont demandées des aides financières.

Il a déjà tenu une séance et doit en tenir une autre demain. Là aussi, comme pour la prime de technicité, les solutions ne s'improvisent pas.

Ce comité a déjà fixé un premier principe: il a décidé de concentrer ses recherches sur un appareil bi-turbo-propulseur susceptible d'équiper les lignes de passagers à courte et moyenne distance.

Pour arriver à cette conclusion de principe, le comité a passé en revue tous les types de construction aéronautique qui pouvaient être utilisés dans la compétition internationale et a constaté que c'était dans cette voie d'abord — je ne dis pas seulement — que l'industrie aéronautique française pouvait espérer trouver un débouché international très vaste. Dans ce domaine, la technique étrangère semble pouvoir être devancée.

Actuellement — peut-être en reparlerons-nous tout à l'heure — le comité étudie deux projets, émanant l'un d'une société nationale de construction aéronautique, l'autre d'une société privée, d'avions gros transporteurs bi-turbopropulsés et destinés à emporter des passagers sur les lignes courtes et les lignes moyennes.

J'ai tout lieu de penser qu'après une ou deux séances au maximum ce comité de matériel fournira un avis. Cet avis émanera à la fois des utilisateurs et de tous les services techniques administratifs et financiers civils et militaires, compétents en la matière. Je pense qu'aucune difficulté particulière ne m'empêchera de m'y rallier.

Voilà donc pour le choix des prototypes. Il nous reste à passer à la fabrication de série.

Mes chers collègues, vous connaissez le problème. Le premier appareil d'une série coûte très cher, et c'est au fur et à mesure du développement de la série que le prix de revient s'abaisse.

Or, pour conquérir des marchés, spécialement des marchés étrangers, il faut évidemment pouvoir, dès l'abord, proposer des prix abordables, c'est-à-dire des prix nettement inférieurs aux prix de revient des premiers appareils.

Notre politique a consisté à admettre que, sur le vu des études de marchés et des possibilités d'obtenir des commandes, l'Etat doit, dans un premier temps, combler la marge entre le prix de revient initial et le prix de vente, de telle manière que, si le succès couronne les efforts communs du constructeur et de l'Etat, ce dernier puisse, à partir d'un certain développement de la série, et par conséquent d'un certain abaissement du prix de revient au-dessous du prix de vente, non seulement ne pas toujours faire une opération déficitaire mais au contraire récupérer sa mise, et même en cas de grand succès permettant une élévation du prix de vente, réaliser un bénéfice dont vous pouvez bien penser qu'il sera comptabilisé dans les écritures afin de relancer de nouvelles études et de donner un nouvel essor à nos fabrications aériennes.

Autrement dit, partant de données techniques et de données économiques, nous allons essayer, après avoir déterminé aussi précisément que possible le type de matériel sur lequel la France peut engager la concurrence internationale, de choisir le meilleur prototype, en entreprendre ensuite la fabrication en série, puis, la phase technique étant alors dépassée, nous inspirer de considérations uniquement économiques et financières avec le souci d'éviter que l'Etat soit un bailleur de fonds irrécupérables.

J'en arrive maintenant à la coordination. Je déplore, comme M. le rapporteur de la commission des finances et, j'en suis sûr, comme M. le rapporteur de la commission des moyens de communication, que le statut de l'aviation marchande ne soit pas encore mis au point.

L'un des efforts que le Gouvernement se dispose à faire est d'essayer, en plein accord avec la commission, d'accélérer la marche de nos travaux pour que cette importante question vienne le plus rapidement possible à l'ordre du jour de l'Assemblée.

En effet, si le statut de l'aviation marchande était déjà en vigueur, nous ne connaîtrions ni les difficultés auxquelles mes prédécesseurs ont dû faire face, ni les craintes qui se manifestent tant du côté de la compagnie nationale, si j'ai bien compris, que du côté des compagnies privées, si j'ai bien entendu. Ces dernières redoutent qu'un ukase gouvernemental, avantageant l'une ou l'autre, les mette dans l'incapacité de gérer leurs services, d'exploiter leurs lignes et d'utiliser leurs avions.

Mes chers collègues, sur ce point, je voudrais rassurer pleinement non seulement l'Assemblée, mais ceux qui peuvent entendre mes propos ou qui les liront demain dans la presse ou au *Journal officiel*.

Il est exact que, par un décret de septembre 1953, le Gouvernement a essayé de résoudre ce problème en faisant largement appel à la bonne volonté, à la compréhension réciproque de chacun, en ne se réservant qu'un pouvoir de sanction pour le cas où les intéressés ne se seraient pas mis d'accord.

C'est ce thème que le Gouvernement entend développer, car l'expérience a prouvé que les pouvoirs qui avaient été très sagement et volontairement limités dans le premier texte se trouvaient insuffisants, lorsque les intéressés ne parvenaient pas à s'entendre et refusaient de tenir compte des avis de la commission supérieure de la marine marchande ainsi que de se plier aux décisions ministérielles.

C'est pourquoi le 13 novembre dernier le Gouvernement a publié un décret d'application du décret du mois de septembre 1953.

Ce décret d'application a simplement pour objet de donner au Gouvernement, dans le cas où surviendrait un désaccord formel, la possibilité de prendre une décision, mais seulement dans l'hypothèse d'une mésentente persistante, je m'empresse de le spécifier; et comme cette fois-ci le Gouvernement ne courra plus le risque que ses instances soient sans portée juridique, nous avons tout lieu de penser que la sagesse des uns et des autres épargnera au Gouvernement d'avoir à intervenir par voie d'autorité.

Dois-je ajouter que, pour apprécier les situations respectives, pour aboutir à la répartition des zones et des trafics par zone, le Gouvernement ne manquera pas de prendre en considération les services passés, la réalité présente et même, disons-le, le potentiel matériel des uns et des autres.

En effet, si nous voulons, mesdames, messieurs, faire un petit examen de conscience, nous constaterons — peut-être d'ailleurs était-ce inévitable — que chacun s'est équipé le plus qu'il a pu dans l'espoir d'un essor illimité de son trafic. La compagnie nationale et les compagnies privées se trouvent actuellement

placées devant un problème de matériel excédentaire, et c'est une des causes pour lesquelles la coordination est si difficile à opérer. Il n'est pas question, je le répète, d'oublier les réalités et de ne pas tenir compte des positions acquises. Je voudrais à ce sujet poser un principe qui soit retenu par l'Assemblée et auquel tout gouvernement quel qu'il soit doit, je crois, pouvoir se rallier.

Il ne saurait être question de chercher à nuire à la compagnie nationale ou à la faire disparaître, ni à l'inverse de chercher à la maintenir indéfiniment dans une situation de déficit permanent, si elle s'y complaisait.

Il ne saurait être question de soutenir systématiquement des compagnies privées, mal gérées ou déficitaires au point que la sanction économique normale serait leur disparition, ni à l'inverse de combattre systématiquement des compagnies privées pour essayer de les empêcher d'atteindre un développement justifié par une bonne gestion.

Mesdames, messieurs, une fois pour toutes admettons qu'en la matière — c'est là le principe souverain de la coordination — la France dispose d'instruments de deux natures, d'une part d'une compagnie nationale dont l'œuvre accomplie dans le monde au service de l'intérêt national a été très bien mise en valeur par M. le rapporteur de la commission des moyens de communication et du tourisme, d'autre part des compagnies privées dont la présence ne peut finalement qu'aiguillonner la compagnie nationale, de telle manière que, le Gouvernement tenant compte du caractère de service public de la compagnie nationale, s'instaure une concurrence orientée, guidée, organisée et limitée, pour ne pas être destructrice.

Il est patent, en effet, qu'en matière de transports aériens, la concurrence sans frein exerce des ravages. On l'a constaté aux Etats-Unis où la liberté totale laissée dans tous les domaines aux transports aériens a abouti à une véritable catastrophe.

Evitons donc cette concurrence destructrice et qu'il soit entendu qu'il n'y a aucun parti-pris ni envers les uns ni envers les autres, que chacun, dans la limite de ses mérites, sera aidé, soutenu de manière différente d'ailleurs, selon qu'il s'agit de la compagnie nationale ou des compagnies privées, afin que, pour le plus grand intérêt des lignes françaises, notre pavillon puisse, aussi bien sur le plan international que sur nos possessions d'outre-mer, développer son influence et son rayonnement. Un accroissement traduira finalement le volume, en valeur et en qualité, du service irremplaçable que rend à notre économie l'aviation française.

M. le rapporteur. Monsieur le ministre, puis-je vous poser une question ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous en prie.

M. le rapporteur. Je vous remercie de me permettre de dire quelques mots sur ce point important de la coordination.

Vous avez défini de façon très large, mais nette, la politique que vous entendez suivre à ce sujet. Je vais vous poser, si vous le permettez, une question dans l'ordre pratique.

Nous en étions arrivés dans ce domaine de la coordination à un accord récent entre un certain nombre de compagnies privées et la compagnie Air France sur les trafics en Afrique. Cet accord s'était établi sur une base que vous connaissez — cinquante-cinquante — et la compagnie Air France, qui l'avait accepté, n'a pu, cependant, ratifier le texte pour des raisons que vous connaissez bien également.

Je voulais vous demander, pour nous permettre de resserrer la définition de cette politique, si vous entendez, dans la recherche de la coordination, que vous voulez pousser aussi loin que possible sur le plan amiable — ce qui est bien — vous servir de cet accord comme base de discussion.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Certainement, mon cher collègue.

Si ces accords n'ont pas pu finalement être entérinés, c'est parce qu'il est apparu que l'accord n'était pas unanime, en d'autres termes que telle ou telle compagnie — nous ne sommes pas là pour décerner des éloges ou des blâmes particuliers — ne donnait pas suite à la répartition complète, indispensable pour qu'elle ait une valeur. Il est bien certain que, si une compagnie entend maintenir ses avions sur une ligne où précisément l'accord exigerait qu'une autre soit à sa place, toute convention devient caduque, parce qu'alors, comme un clou chasse l'autre, les avions se chassent l'un l'autre et l'on retombe finalement dans cette concurrence destructrice que je dénonçais, il y a un instant.

Mais il est hors de doute que l'inspiration des accords auxquels vous venez de faire allusion sert déjà et servira encore à la recherche d'une solution équitable.

M. le rapporteur. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Ainsi, mes chers collègues, nous avons trouvé une définition commune qui semble avoir recueilli dans ses principes l'agrément de l'Assemblée. J'en suis fort heureux car il est nécessaire que les transporteurs publics ou privés sachent bien dans quelle direction les pouvoirs publics orienteront leurs efforts dans les années prochaines. Je crois donc excellent qu'un tel principe d'action guide le Gouvernement.

A cet égard, le ministre chargé de l'aviation marchande conserve l'espoir d'aboutir rapidement à la prise d'une mesure qui permettrait à la France de disposer d'un réseau de lignes intérieures. Il est vraiment choquant, il est même intolérable — et là je parle en mon nom personnel — que, seule parmi les grandes nations, la France ne dispose pas aujourd'hui d'un réseau de lignes intérieures qui permette aux hommes chargés d'une direction de remplir commodément et rapidement leur mission, qu'il s'agisse des serviteurs de l'Etat, des responsables des départements ministériels ou des grandes administrations publiques ou des hommes d'affaires placés à la tête de grands ensembles publics ou privés. Sa mise en place permettrait d'atteindre à l'un de ces objectifs dont on parle dans cette maison depuis plus de vingt ans, qui jusqu'à présent n'a jamais pu être atteint malgré les efforts de tant d'esprits distingués, et qui s'appelle la décentralisation industrielle.

Il est hors de doute que tel responsable d'une affaire publique ou privée acceptera plus facilement que ses usines soient réparties en des points très éloignés du territoire s'il sait qu'en cas d'urgence il lui est possible de traiter des affaires le matin à son bureau de Paris, d'aller pendant l'heure du déjeuner voir ce qui se passe dans telle usine de Marseille et de revenir signer son courrier à Paris, le soir.

A partir de ce moment-là, vous verrez à quel point il deviendra plus commode de décider les grands dirigeants de l'industrie à admettre la décentralisation.

Je puis vous en donner un exemple car j'en ai fait plusieurs fois l'expérience, non seulement entre Paris et Bordeaux, mais en remplissant le même jour dans trois villes différentes les devoirs de ma charge, en commençant par Paris, en continuant par Strasbourg et en finissant à Bordeaux.

Il est clair que, sans l'avion, j'aurais été dans l'incapacité absolue de faire face le même jour à mes différentes obligations.

Je m'empresse de dire — car je sais que cela a soulevé des tempêtes dans d'autres secteurs — qu'il ne doit en rien être porté atteinte aux autres trafics, à celui des chemins de fer, par exemple. Il existe, en effet, une loi économique dont je voudrais que l'Assemblée prenne bien conscience: présenter toujours les différents modes de transport comme en concurrence et se détruisant l'un l'autre constitue souvent une erreur fondamentale. En réalité, le trafic crée le trafic.

Lorsque par un moyen de transport, vous créez un nouveau trafic, il est hors de doute que celui-ci en crée un autre autour de lui.

En ma qualité de ministre chargé de l'aviation civile — car je n'ai pas encore recueilli sur ce point les accords nécessaires — il était indispensable que je vous fasse part de cette intention qui me paraît de première importance pour l'équipement économique des transports français. (*Très bien! très bien! à l'extrême droite et au centre.*)

En ce qui concerne l'avenir de l'aviation, nous reparlerons, au cours de la discussion des chapitres, de la formation des pilotes, qui est essentielle.

Mais à cela s'ajoute la création de la vocation aérienne.

Sur ce point, vous constaterez un léger accroissement de crédits concernant les aéroclubs.

J'ai voulu marquer par là la nécessité de seconder les efforts de tous ceux qui, sur l'étendue du territoire, dans des conditions toujours obscures et très souvent difficiles, essaient — parce qu'eux aussi sont vraiment, comme on dit, des « piqués » de l'aviation et en même temps des bienfaiteurs publics — de susciter des vocations chez les jeunes.

De récentes visites dans des aéroclubs m'ont prouvé que, dans ce domaine essentiel pour l'avenir de l'aviation française, les plus belles espérances pouvaient être nourries.

Mes chers collègues, en terminant, je souhaite qu'en pensant à cette jeunesse qui doit normalement assurer la relève en matière aéronautique et l'extension de nos ailes, nous arrivions dans un climat fraternel à trouver, à l'occasion de la discussion de ce budget, les solutions convenables pour assurer l'essor de l'aviation française. (*Applaudissements à l'extrême droite, à droite, au centre et sur certains bancs à gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Regaudie.

M. René Regaudie, *président de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Monsieur le ministre, vous m'avez apporté tout à l'heure quelques apaisements en ce qui concerne le décret du 12 novembre.

Je dirai simplement qu'il est la meilleure ou la pire des choses, suivant l'utilisation qui en sera faite.

Vous avez donné des précisions en ce qui concerne vos intentions à l'égard des compagnies actuelles. En effet, aux termes

de ce décret vous auriez la possibilité d'arrêter l'activité de toute compagnie existante. Ce serait peut-être un abus de pouvoir, mais ce serait légal.

Je vous demande, monsieur le ministre: que ferez-vous dans le cas où il serait question de créer une nouvelle compagnie pour des raisons particulières, qui peuvent toujours être invoquées ? C'est une précision que j'aimerais avoir.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mon cher collègue et cher président, je vous donnerai une réponse très précise sur ce point, à la fois sur le fond et sur la procédure.

Sur le fond, avant d'autoriser la création d'une nouvelle compagnie, il sera très important de se demander si les compagnies existantes, disposant de moyens matériels dont nous constatons tout à l'heure qu'ils correspondent plus à un suréquipement qu'à un sous-équipement, ne sont pas en mesure d'assurer le service sollicité par la nouvelle compagnie.

Quant à la procédure, des garanties ont été prises dans le texte du décret, et en particulier l'intervention du conseil supérieur de l'aviation marchande.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. A titre consultatif.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mais je pense que personne n'aurait l'intention de faire fi de son avis autorisé, étudié, en raison de la qualité et de la nature des débats qui se déroulent au sein de cet organisme.

Je voudrais, par conséquent, monsieur le président, que vos craintes soient apaisées sur ce point.

M. le président de la commission des moyens de communication et du tourisme. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. Conformément à la décision prise de reporter la discussion générale du budget de 1955 à la discussion générale de la loi de finances, je consulte immédiatement l'Assemblée sur le passage à la discussion des articles.

(L'Assemblée, consultée, décide de passer à la discussion des articles.)

[*Article 1er.*]

M. le président. L'article 1er est réservé jusqu'au vote de l'état A.

Je donne lecture de cet état:

ETAT A

II. — **Aviation civile et commerciale.**

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 205.781.000 francs. »

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Mes chers collègues, je voudrais profiter de l'examen de ce budget pour saluer en votre nom M. le ministre. Après les paroles d'optimisme et d'espérance qui ont servi de conclusion à son remarquable exposé, nous voudrions avec optimisme saluer en lui l'espérance.

Monsieur le ministre, la discussion de ce budget nous offrira certainement l'occasion d'étudier un certain nombre de problèmes importants, qui d'ailleurs ont été évoqués, non seulement dans votre exposé, mais encore dans le très remarquable rapport présenté par M. Morice, au nom de la commission des finances, et dans le rapport pour avis de M. Auban.

Mais nous aimerions obtenir des précisions supplémentaires.

Car si un budget devait se borner à être une énumération de chiffres, s'il n'était pas l'occasion d'élaborer une doctrine ou de la préciser, il serait infiniment regrettable que nous passions de longues heures sur un document qui, sans cela, pourrait être approuvé ou désapprouvé en quelques instants.

Aussi bien lorsque vous nous parliez du problème de l'infrastructure, j'approuvais dans une large mesure vos déclarations, spécialement en matière de navigation aérienne, avec ce complément d'information relatif à la sécurité et à la qualité de la technique que vous nous apportiez, il y a quelques instants. Sur ce plan-là tout au moins, lorsqu'il s'agit de faits et des chiffres, nous approuvons.

Je reste plus inquiet lorsqu'il s'agit d'une politique de personnel. Le principe que vous avez exposé est excellent. Mais on a parlé tout à l'heure de promesses gouvernementales concernant une prime. Si le payement de cette prime est différé, si le règlement du problème au fond n'est point réalisé, cela ne risque-t-il pas de provoquer à nouveau, dans un délai rapproché, une grève analogue à celle que nous avons connue au mois de décembre dernier ?

De même, pensez-vous que cette question, aux aspects divers d'ailleurs, du personnel dans le cadre de la navigation aérienne puisse se régler assez rapidement pour éviter une nouvelle grève ?

J'irai même jusqu'à vous demander si vous ne jugez pas qu'il conviendrait de reconsidérer tout le problème de la navigation aérienne pour en arriver peut-être jusqu'à la conception d'une régie de la navigation aérienne.

Cela nous permettrait peut-être de résoudre de nombreux problèmes de fond et de forme quant au personnel et au matériel, qui, je le crains, ne sont pas près de trouver leur solution. Vous nous avez bien exposé tout à l'heure une doctrine et des principes auxquels je voudrais souscrire. Mais je ne suis pas sûr que, dans l'état actuel des faits et de la psychologie des hommes, nous en avons en main la clef.

Vous nous avez parlé aussi, monsieur le ministre, du problème du matériel.

Vous êtes resté intentionnellement, nous avez-vous dit, dans des généralités, dans des notions d'ensemble dont nous avons d'ailleurs apprécié les lignes de force, vous réservant d'intervenir au cours de la discussion des articles pour préciser les programmes et les problèmes qu'ils poseraient.

En effet, les nombreux collègues qui, comme moi, suivent depuis plusieurs années le budget de l'aviation civile et qui s'intéressent aux problèmes de l'aéronautique, vivent dans une inquiétude permanente.

Il est bien certain que nous n'avons jamais pensé, que nous ne pensons pas une grande politique de « moteurs ». Je ne parle pas des « réacteurs » — c'est un autre problème — mais seulement des moteurs à pistons. Pourquoi ne pourrions-nous pas réussir à construire des moteurs tandis que jusqu'alors nous ne connaissons quelque succès que dans les puissances de 150 à 300 chevaux ? Oserai-je dire au passage que nous n'avons jamais été capables de fabriquer des moteurs de puissance moindre ? Serons-nous jamais capables d'en faire de puissance supérieure ?

Vous avez, monsieur le ministre, rendu un hommage direct et affectueux à tous ceux qui s'intéressent plus spécialement à la petite aviation, celle de la formation aéronautique, celle des aéroclubs. Il est navrant de penser que, dans ce pays, on n'ait jamais été capable de construire un moteur de 60, 65, 75 ou 80 CV et que, lorsqu'il faut équiper un petit avion, on ait recours à des moteurs étrangers comme le Continental ou le Lycoming.

Jamais nous ne nous sommes sentis capables de faire tirer valablement par un petit moteur français un appareil susceptible de transporter deux, trois ou quatre personnes, avec la certitude que cela ne finira pas en catastrophe en bout de piste; car c'est bien ainsi que le problème se présente.

Il me semble qu'il y a là, lorsqu'il 'agit du petit moteur français, une politique à promouvoir. Cela est-il si difficile ? Possédant les mêmes aciers que l'étranger, les mêmes machines outils, un personnel d'égale qualité, comment se fait-il que nous n'avons jamais été capables de faire un moteur pouvant rivaliser avec les moteurs construits à l'étranger ? *(Applaudissements à gauche.)*

Mais tel n'est point le problème essentiel. Tout à l'heure, en parlant des matériels, vous faisiez plus spécialement allusion aux cellules.

Ce ne serait pas sans satisfaction que nous verrions s'instaurer des discussion différentes de celles que nous avions naguère dans cette Assemblée à propos des S. O. 30 P, de grande et pénible mémoire à la fois, sur lequel il vaut mieux ne pas revenir, ou sur un *Armagnac*, qui a certainement d'indiscutables qualités, puisqu'il assure pour le compte de la société S. A. G. E. T. A. un pont aérien. On nous dit beaucoup de bien de cet appareil quant à sa sécurité, sa solidité et ses qualités de vol. On nous a même dit ces jours-ci — et nous sommes quelques-uns à ne pas avoir compris — qu'il pouvait être « un matériel transatlantique », puisque, ayant à bord le secrétaire d'Etat à l'air, il était heureusement allé à Bogota et en était revenu en des conditions excellentes.

Je voudrais bien que, à ce sujet, on nous donnât des explications et qu'on ne se lançât pas pas dans une publicité peut-être exagérée. En effet, quelles que soient les qualités de ce matériel, je suis sûr qu'il ne faut pas abuser de l'opinion en laissant croire ce qui ne semble pas être conforme à ce qui naguère devait correspondre aux espérances initiales, espérances brisées à l'usage...

Je vous demande alors en grâce, au cours de l'étude de ce budget et au cours des explications que vous nous avez presque promises, de nous dire comment vous pensez orienter notre politique du matériel.

Est-ce celle de la Caravelle, dont nous saluons les novations audacieuses ? Est-ce celle des H. D. ? Du H. D. 32 ou du prototype moyen courrier à l'étude, tiré par un matériel à moteur ou propulsé par un autre matériel ?

C'est ce que nous aimerions savoir, afin de ne plus être constamment dans la nuit. Et puisque vous avez souligné l'importance d'une politique du matériel, nous voudrions que celle-ci nous soit précisée. Nous aimerions savoir comment vous la concevez dans son principe, sa réalisation, ses fabrications.

Nous voulons aussi avoir des précisions sur les prix de revient. Que la fabrication de vos appareils soit confiée à l'industrie privée ou à l'industrie nationale, il faut éviter qu'on établisse des prix de revient erronés. Il importe que ces prix soient établis loyalement, sincèrement, sans tricher, de façon à pouvoir ensuite placer ces appareils dans le circuit commercial français et international.

Telles sont les questions que, directement et sans ambages, monsieur le ministre, nous vous posons. Il sera agréable à chacun d'entendre votre réponse.

Je voudrais aussi dire un mot, oh combien mesuré mais non exempt d'inquiétude, du problème de la coordination.

De nombreuses déclarations ont déjà été faites, plus ou moins nettes ou plus ou moins feutrées. Je sais que la coordination est un problème important, difficile, majeur. Chacun s'y est essayé, et souvent avec bonheur. Continuer n'est pas chose facile, je ne l'ignore pas, car la situation évolue constamment. On peut certainement régler la question par la voie du statut. Il n'est pas impossible, certes, de lui donner solution par un texte législatif, par une loi. Je ne suis pas du tout sûr qu'il soit plus facile de la résoudre par décret.

Aussi bien, nous sommes actuellement en face d'une situation qui paraît assez confuse et compliquée et nullement simplifiée par le décret du 12 novembre.

Dans nos diverses compagnies, dans nos sociétés diverses, qu'il s'agisse des affectations de matériel, des distributions de zones, des lignes, des fréquences, il faut respecter ce qui est, et ceux qui, à des titres divers et sous des pavillons de sociétés diverses, ont rendu d'éminents services.

Qui oserait dire que la compagnie Air France n'est pas la grande ambassadrice de la France en des circonstances diverses, et toujours, devrais-je dire ?

Mais qui prétendrait aussi que les compagnies privées n'accomplissent pas leur mission, souvent avec des moyens plus modestes, mais avec régularité, avec sécurité, avec perfection et témoignant de qualités auxquelles je me plais à rendre hommage ?

Je crois que la compagnie nationale et les compagnies privées pourraient mutuellement se disputer une sorte de prix d'excellence.

Mais, aujourd'hui, nous sommes en face de circonstances qui sont ce qu'elles sont. Il faut tenir compte de ces compagnies, de leurs personnels, de leurs matériels, de leurs zones d'action. Peut-être faut-il faire très largement, très loyalement, une confrontation entre les uns et les autres.

Ce ne sont pas des textes de caractère, je n'ose pas dire autoritaire — le mot traduirait cependant assez fidèlement ma pensée — quel que soit leur contenu, qui pourront, à mon sens, apporter une solution. Il faut le plus rapidement possible procéder à une confrontation qui, elle, permettrait de donner à chacun son dû sans recourir à des pouvoirs apparemment sans limites.

Sans doute, l'Etat doit-il intervenir dans des circonstances diverses, et peut-être aussi dans ce domaine. Du moins, que les pouvoirs discrétionnaires donnés par le récent décret ne s'appliquent qu'avec un souci d'équité, de justice et aussi en considération non pas seulement du service rendu dans le passé ni même dans le présent, mais en fonction de l'avenir qui ne doit sacrifier personne de ceux qui ont mérité sous tous les ciels.

Je pense qu'il suffit d'avoir insisté sur ce plan pour que, compte tenu des faits, vous vouliez bien nous donner un complément d'information et, peut-être, un supplément de certitude.

En terminant votre exposé, vous nous disiez très opportunément, citant des exemples auxquels nous étions tous sensibles, ce que devrait être une aviation intérieure sainement organisée. Vous avez déclaré avec à-propos que l'activité entraînait l'activité, que la vie appelait la vie et qu'un supplément de moyens de transport ne pouvait pas nuire à d'autres moyens de transport, parce que c'était là un progrès, et qu'ils s'ajoutaient sans se superposer. Combien tout cela est vrai !

Je pense que c'était une manière de traiter, sans la nommer, de la détaxe de l'essence et je m'en voudrais de ne pas dire quelques mots — combien discrets — sur ce sujet. Lorsqu'on répète, en effet, pour la n...ième fois à l'occasion du n...ième budget, les choses que l'on a exposées naguère, on peut procéder plus rapidement.

Aucune évolution de nos lignes internes, aucune évolution dans une aéronautique mise à la disposition de tous, par le moyen soit des aéro-clubs, soit d'une aviation de liaison qui sera celle des hommes d'affaires, celle des industriels — nous aurons plus tard à parler d'autres formes d'aviation — aucune évolution, dis-je, ne sera possible si, à la base, la détaxe de l'essence n'est pas réalisée.

M. Paul Devinat. Très bien !

M. Paul Couston. Sans doute faut-il nuancer sa pensée lorsqu'on parle de ce problème qui se relie à tant d'autres touchant aux détaxes. Aussi bien ne puiserai-je pas mon exemple dans d'autres secteurs, de crainte qu'on ne m'accuse, en effet, de parler de la détaxe des engins de sports nautiques mécaniques. Par la détaxe de l'essence et seulement grâce à elle, nous pourrons considérer l'avenir avec confiance, avec espérance. Sans elle, il restera certainement une très grande aviation qui sera l'aviation transcontinentale, l'aviation transocéanique, mais je ne suis pas sûr que sur notre terre de France, alors que nous sommes en régression sur le plan de l'aéronautique moyenne, il puisse y avoir quelque forme de progrès si, d'abord, l'on ne donne pas le moyen de voler à prix raisonnable.

Tels sont les points que je voulais évoquer et dont certains ne sont que l'écho de ce qu'ont exposé plusieurs de nos collègues. Au cours de l'examen des chapitres, je ne manquerai pas de revenir sur quelques-uns d'entre eux. A l'avance, monsieur le ministre, je vous remercie des informations que vous voudrez bien donner à l'Assemblée. *(Applaudissements.)*

M. le président. La parole est à M. Bouret.

M. Henri Bouret. Mes chers collègues, je désire poser à M. le ministre chargé de l'aviation marchande quelques questions, les premières d'ordre technique, les secondes d'ordre économique.

Je veux d'abord appeler son attention sur les conditions nécessaires au bon fonctionnement de ses services. Au sujet de la situation des personnels, je voudrais, après d'autres collègues, signaler le mécontentement qui règne parmi le personnel de la navigation aérienne, à la suite des promesses qui lui avait été faites lors de la dernière discussion budgétaire et qui, à ma connaissance, ont été encore très imparfaitement tenues.

Nous sommes persuadés, monsieur le ministre, que vous tiendrez les promesses que vous avez faites dans votre brillant exposé et également — nous vous le demandons — que vous saurez tenir celles de vos prédécesseurs.

Je crains à cet égard que, s'il n'en était rien, vos services ne connaissent dans les prochaines semaines une grève douloureuse, comme celle qui s'est produite l'an dernier et qui fut hautement préjudiciable à la sécurité aérienne et au prestige international de la France.

En second lieu, je rappellerai que, lors de la dernière discussion budgétaire, plusieurs de nos collègues avaient souligné la disparité existant entre les traitements des ingénieurs de la navigation aérienne et ceux des ingénieurs appartenant à des corps recrutés selon des modalités comparables.

Les ingénieurs de la navigation aérienne figurent parmi l'élite du personnel que vous contrôlez. Je suis persuadé que vous trouvez choquant que ces personnels de qualité ne puissent pas bénéficier d'un statut analogue à celui des autres corps d'Etat. Faut-il rappeler qu'en 1954 aucun candidat ne s'est présenté au concours extérieur et que la démission de plusieurs ingénieurs est intervenue avant même leur entrée à l'école d'aviation civile, alors que certains d'entre eux étaient « bottiers » de l'école polytechnique ?

Il importe de trouver rapidement une solution à ce problème. Si l'on veut des ingénieurs de la navigation aérienne de qualité, il faut au moins leur assurer un traitement convenable. Une solution équitable consisterait à aligner le statut des intéressés sur celui du corps des ingénieurs des télécommunications.

D'autre part, je désire attirer votre attention sur des crédits prévus l'an dernier pour les indemnités de risque professionnel à accorder au personnel effectuant un entraînement aérien. Le fascicule budgétaire de cette année ne porte trace d'aucune inscription explicite d'un tel crédit. Je vous serais reconnaissant de vouloir bien préciser vos intentions à ce sujet.

Je voudrais aussi, en quelques mots, appeler votre attention sur la situation des personnels affectés en Indochine.

Ces personnels figurent dans votre budget parmi ceux placés sous la rubrique de suppression d'effectifs. Je vous demande, pour le cas où ces techniciens seraient pris en charge par le gouvernement du Viet-Nam, de ne pas les considérer comme en surnombre par rapport aux effectifs budgétaires. Ce n'est pas le ministre de la France d'outre-mer — qu'il m'est agréable de voir au banc du Gouvernement, marquant ainsi son intérêt pour les choses aéronautiques — qui niera les besoins qui existent en Afrique noire dans le domaine de l'infrastructure aéronautique.

M. Robert Buron, *ministre de la France d'outre-mer.* Très bien !

M. Henri Bouret. Je suis persuadé qu'il vous sera aisé d'utiliser ces personnels en Afrique noire.

En ce qui concerne le matériel, je tiens, monsieur le ministre, à souligner comme il convient l'effort important que vous avez obtenu de M. le ministre des finances en qui concerne les crédits d'infrastructure, en particulier les aides à la navigation aérienne.

Envisagés au point de vue quantitatif, ces résultats sont, certes, excellents. Mais nous voudrions, monsieur le ministre, que cet effort quantitatif se doublât d'un effort qualitatif.

Si, comme vous l'avez justement déclaré, les normes de la sécurité aérienne française sont inférieures au niveau international, cette situation est due à l'insuffisance de l'effort consenti ces dernières années par notre pays, mais elle résulte également du fait que nous n'avons jamais eu, en matière d'équipement aéronautique, d'unité de doctrine. J'ai déjà souligné ce point au cours des précédentes discussions budgétaires.

Certains de vos techniciens se déclarent favorables aux systèmes d'origine anglaise — le système Decca, par exemple — tandis que d'autres paraissent acquis aux systèmes venus des Etats-Unis.

Nous vous demandons, pour la métropole et pour l'ensemble de l'Union française, d'obtenir de vos techniciens qu'ils « accordent leurs violons » et qu'ils accroissent ainsi, dans le cadre des crédits actuels, le potentiel de la sécurité aérienne.

Pourquoi n'obtiendriez-vous pas aussi — ce que j'ai souvent demandé à cette tribune — que les militaires se mettent d'accord avec vous en vue d'une unification des méthodes et l'équipement ?

Vos prédécesseurs m'ont parfois laissé espérer une solution en ce sens. J'ai eu l'occasion de la demander alternativement au ministre chargé de l'aviation marchande et au ministre de la défense nationale. J'ai souvent entendu des promesses, mais il n'est jamais arrivé à mes oreilles qu'un effort de coordination efficace ait été fait entre civils et militaires pour aboutir enfin à l'unification nécessaire.

Je voudrais maintenant appeler votre attention sur le problème de la coordination.

Vous avez tout à l'heure précisé vos intentions et je n'apporterai pas de critiques majeures à la doctrine que vous avez définie ici. Sur les principes, il est toujours aisé de se mettre d'accord; c'est dans l'application que les difficultés commencent. Tous nos vœux vous accompagnent, monsieur le ministre, et aussi notre vigilance.

En ce qui concerne votre récent décret, interprétant celui de votre prédécesseur en date du 26 septembre 1953, ce qui me paraît critiquable, ce n'est pas la ligne de coordination que vous avez définie, mais le principe même en vertu duquel est laissée au pouvoir exécutif la responsabilité totale de cette affaire.

Nous n'avons rien — tout au moins en ce qui me concerne — contre le pouvoir exécutif du moment; mais nous pensons que les entreprises doivent être dirigées, coordonnées par un organisme représentant un élément de stabilité que nous ne trouvons malheureusement pas parmi les personnalités, aussi respectables et aussi valeureuses soient-elles, qui défilent depuis quelques années boulevard Saint-Germain.

Nous estimons qu'il faut s'orienter résolument vers une formule d'office, de conseil qui donne aux entreprises quelles qu'elles soient — compagnie nationale ou entreprises privées — une garantie pour le présent et surtout pour l'avenir.

Vous avez justement regretté, tout à l'heure, que notre Assemblée ne soit pas encore parvenue à voter un statut de l'aviation marchande. A la vérité, la responsabilité n'en incombe pas au Parlement. Les commissions ont travaillé, ces années dernières. La commission des moyens de communication était même parvenue à se mettre d'accord sur un rapport que j'avais eu l'honneur de présenter en son nom, dans la dernière législature. J'ai constaté ultérieurement que, malgré les efforts de l'Assemblée, c'est précisément du côté du pouvoir exécutif que nous avons rencontré les principaux obstacles.

Vos prédécesseurs, influencés, il faut bien le dire, par les uns et par les autres, craignant que le plan de coordination prévu à l'époque ne vint léser des intérêts, ont hésité à s'engager dans cette voie. Influencés également par leurs collaborateurs, ils se sont demandés si le projet qui avait été adopté par la commission des moyens de communication ne venait pas dessaisir partiellement l'administration toute puissante des prérogatives qui avaient été les siennes jusqu'alors.

Je pense que l'administration doit rester à la tête des services de gestion et d'infrastructure, mais qu'en matière de coordination on ne pourra aboutir sans créer une sorte de « board » — je m'excuse du terme anglo-saxon — d'office, du genre de ceux existant déjà dans d'autres secteurs, l'O. N. I. C. par exemple.

En bref, monsieur le ministre, nous nous demandons s'il existe une parfaite unité de vues dans les divers services, non pas du boulevard Saint-Germain mais du secrétariat à l'aviation civile et commerciale. Nous pensons que vos efforts des prochaines semaines devront s'appliquer à ce secteur particulier de votre activité de ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, dans l'ensemble de vos tâches, l'aviation civile française, maintenant l'une des premières du monde, mérite tous vos soins.

C'est sous le bénéfice des réponses aux questions que je vous ai posées et des précisions que vous fournirez, que je voterai bien volontiers le budget que vous nous soumettez. (*Applaudissements.*)

M. le président La suite de la discussion est renvoyée à la prochaine séance.

— 6 —

ORDRE DU JOUR

M. Robert Buron, *ministre de la France d'outre-mer.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre de la France d'outre-mer.

M. le ministre de la France d'outre-mer. Comme les années précédentes, en raison de la date fixée dans la loi organique concernant les assemblées territoriales d'outre-mer, nos collègues africains sont retenus dans leurs circonscriptions. Je demande à la commission des finances et à l'Assemblée d'accepter qu'à l'exemple des précédentes discussions de cet ordre, le budget de la France d'outre-mer ne soit examiné qu'au début du mois de décembre afin que nos collègues directement intéressés puissent participer au débat.

C'est, d'ailleurs, le vœu que la commission des territoires d'outre-mer, représentée dans cette enceinte par son premier vice-président M. Malbrant, a émis hier.

M. René Malbrant. A l'unanimité.

M. le ministre de la France d'outre-mer. En conséquence, je propose la date du 7 décembre.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur général.

M. Charles Barangé, *rapporteur général.* Il m'est agréable de me ranger à l'avis de M. le ministre de la France d'outre-mer. En effet, son départ et l'absence de nos collègues africains nous priveraient d'une discussion intéressante.

J'accepte donc volontiers le retrait de l'ordre du jour du projet de budget de la France d'outre-mer, mais j'insiste pour que la date du 7 décembre soit effectivement retenue, car notre calendrier budgétaire est assez difficile à mettre au point.

Cela étant précisé, je voudrais aborder une autre question.

Certains de nos collègues seraient désireux d'utiliser d'une façon plus régulière le temps dont ils pourraient disposer entre l'examen des divers budgets. Si donc il n'y a pas d'inconvénient, je demanderai à l'Assemblée de bien vouloir, ce soir, limiter ses travaux à la seule discussion du budget de l'aviation civile. Au demeurant, la séance de ce soir n'épuisera sans doute pas ce débat.

Le budget de la présidence du conseil et celui du ministère des finances — pour la partie concernant les services financiers — ne seraient ainsi appelés, en tout état de cause, qu'à la séance de demain après-midi.

M. le président. L'Assemblée vient d'entendre les propositions de M. le rapporteur général.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, le budget de la France d'outre-mer est retiré de l'ordre du jour et il appartiendra à la conférence des présidents de tenir compte du désir formulé de voir retenue la date du mardi 7 décembre.

Ce soir, à vingt et une heures, deuxième séance publique:

Suite de la discussion du projet de loi et de la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale) (nos 9301-9389. — M. André Morice, rapporteur) (durée prévue: trois heures).

La séance est levée.

(*La séance est levée à dix-neuf heures.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

2e LEGISLATURE

SESSION DE 1954 — COMPTE RENDU IN EXTENSO — 131e SEANCE

2e Séance du mercredi 17 novembre 1954.

SOMMAIRE

1. — Procès-verbal (p. 5144).

2. — Dépenses des ministères pour l'exercice 1955. — Travaux publics, transports et tourisme (II. — Aviation civile et commerciale). — Suite de la discussion d'un projet de loi (p. 5144).

Art. 1er, état A (*suite*).

Chap. 31-01 (*suite*).

MM. Devinat, Auban, rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.

Amendement n° 14 de M. Devinat: MM. Devinat, Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; Bouret. — Retrait.

M. Morice, rapporteur.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-02.

M. le rapporteur.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-11.

MM. Couston, le ministre des travaux publics.

Amendement n° 1 de M. Alcide Benoist: MM. Alcide Benoist, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-12. — Adoption.

Chap. 31-13.

Amendement n° 2 de M. Marcel Noël: MM. Marcel Noël, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Amendement n° 11 de M. Barthélemy. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-21. — Adoption.

Chap. 31-22.

Amendement n° 22 de M. Auban: MM. Auban, rapporteur pour avis, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-31.

Amendement n° 3 de M. Barthélemy: MM. Barthélemy, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-41 et 31-42. — Adoption.

Chap. 31-51.

Amendements n° 12 de M. Barthélemy, n° 17 de M. Couston, n° 24 de M. Auban: MM. Barthélemy, le rapporteur, le ministre des travaux publics, Couston, Auban, rapporteur pour avis. — Retrait des amendements de M. Couston et de M. Auban et rejet de l'amendement de M. Barthélemy.

Adoption du chapitre au chiffre du Gouvernement.

Chap. 31-52.

Amendement n° 13 de M. Barthélemy: MM. Barthélemy, le ministre des travaux publics. — Adoption.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 31-61.

Amendement n° 25 de M. Auban: MM. Auban, rapporteur pour avis, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-62.

MM. Couston, le ministre des travaux publics.

Amendement n° 5 rectifié de M. Midol: MM. Midol, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-63. — Adoption.

Chap. 31-71.

Amendement n° 18 de M. Couston: MM. Couston, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 31-72 à 33-92. — Adoption.

Chap. 34-01 et 34-02.

M. le rapporteur.

Adoption des chapitres.

Chap. 34-21, 34-22 et 34-23. — Adoption.

Chap. 34-31 et 34-41.

M. le rapporteur.

Adoption des chapitres.

Chap. 34-42 à 34-61. — Adoption.

Chap. 34-62.

Amendement n° 15 de M. Midol: MM. Midol, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 34-71. — Adoption.

Chap. 34-72.

Amendement n° 19 de M. Couston: MM. Couston, le rapporteur, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 34-81.

M. le rapporteur.

Adoption du chapitre.

Chap. 34-91 à 38-92. — Adoption.

Chap. 43-91.

Amendement n° 6 de M. Dufour: M. Dufour. — Adoption.

Amendement n° 20 de M. Couston: MM. Couston, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre modifié.

Chap. 45-61.

Amendement n° 16 de M. Midol: MM. Midol, le ministre des travaux publics. — Rejet.

Adoption du chapitre.

Chap. 45-81 (disjoint par la commission).

MM. Marcel Noël, Mme Guérin, MM. Bouret, le rapporteur pour avis, le ministre des travaux publics.

MM. le rapporteur, le ministre des travaux publics, le rapporteur pour avis. — Le chapitre demeure disjoint.

Chap. 48-91 et 48-92. — Adoption.

Adoption de l'article 1er.

Art. 2. — Réservé.

Art. 2 bis. — Adoption.

Etat B.

Chap. 53-20.

M. le rapporteur.

Adoption du chapitre.

Chap. 53-22. — Adoption

Chap. 53-24 (disjoint par la commission).

MM. le rapporteur, le ministre des travaux publics.

Rétablissement du chapitre.

Chap. 53-90.

Amendement n° 10 de M. Flandin: MM. Flandin, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 53-92 à 57-99. — Adoption.

Chap. 58-90.

Amendement n° 30 de M. Fouques-Duparc: MM. Fouques-Duparc, le ministre des travaux publics. — Retrait.

Adoption du chapitre.

Chap. 58-92 et 58-94. — Adoption.

Chap. 63-20.

M. le rapporteur.

Adoption du chapitre.

Chap. 66-70 et 67-99. — Adoption.

Adoption de l'article 2.

Art. 3. — Adoption.

Art. 4.

MM. Midol, le ministre des travaux publics.

Adoption de l'article.

Adoption, au scrutin, de l'ensemble du projet de loi.

3. — Dépôt de lettres rectificatives (p. 5163).

4. — Dépôt de propositions de résolution (p. 5163).

5. — Dépôt de rapports (p. 5163).

6. — Dépôt d'un avis (p. 5163).

7. — Ordre du jour (p. 5164).

MM. Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, des transports et du tourisme; le président.

Décision d'inscrire en tête de l'ordre du jour de la première séance de jeudi la discussion du budget des finances, affaires économiques et plan (II. — Services financiers), puis celle du budget de la présidence du conseil, services civils, services généraux.

PRESIDENCE DE M. ANDRE-JEAN GODIN, vice-président.

La séance est ouverte à vingt et une heures.

— 1 —

PROCES-VERBAL

M. le président. Le procès-verbal de la première séance de ce jour a été affiché et distribué.

Il n'y a pas d'observation ?...

Le procès-verbal est adopté.

— 2 —

DEPENSES DES MINISTERES POUR L'EXERCICE 1955

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME (II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE)

Suite de la discussion d'un projet de loi.

M. le président. L'ordre du jour appelle la suite de la discussion du projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme pour l'exercice 1955 (II. Aviation civile et commerciale) (n°s 9031-9389-9486).

Les temps de parole prévus sont pour la plupart épuisés ou sur le point de l'être. Je demande donc aux orateurs dont les groupes ont épuisé leur temps de parole d'être brefs dans leurs questions et dans leurs réponses.

Voici les temps de parole encore disponibles dans ce débat:

Groupe socialiste, 17 minutes;

Groupe communiste, 16 minutes;

Groupe républicain radical et radical-socialiste, 12 minutes;

Groupe des républicains sociaux, 11 minutes;

Groupe des républicains indépendants, 8 minutes;

Groupe indépendant d'action républicaine et sociale, 6 minutes;

Groupe indépendant paysan, 5 minutes;

Groupe de l'union démocratique et socialiste de la résistance et des indépendants de gauche, 5 minutes;

Groupe paysan et du centre démocratique, 4 minutes;

Groupe des indépendants d'outre-mer, 3 minutes;

Isolés, 3 minutes.

Le Gouvernement, les commissions et le groupe du mouvement républicain populaire ont épuisé leur temps de parole.

[*Article* 1er (suite).]

ETAT A (*suite*)

M. le président. Cet après-midi, l'Assemblée a commencé l'examen du chapitre 31-01 de l'état A annexé à l'article 1er.

Ce chapitre est ainsi libellé et doté:

II. — **Aviation civile et commerciale.**

TITRE III. — MOYENS DES SERVICES

1re partie. — Personnel. — Rémunérations d'activité.

« Chap. 31-01. — Administration centrale. — Rémunérations principales, 205.781.000 francs. »

Sur ce chapitre, la parole est à M. Devinat.

M. Paul Devinat. Mesdames, messieurs, je tiens d'abord à m'associer aux éloges qui ont été déjà adressés par mes collègues au rapporteur de la commission des finances. Je le remercie, pour ma part, d'avoir bien voulu apprécier l'effort que j'ai pu accomplir, dans des conditions parfois difficiles, au secrétariat d'Etat à l'aviation civile.

Rien ne marque mieux la nécessité d'un effort continu et solidaire que le fait que ce rapport traite avec lucidité les mêmes questions qui ont fait l'objet de mes préoccupations principales. Je suis tellement d'accord avec le rapporteur que mon intervention se bornera à quelques points évoqués par lui.

Je présenterai néanmoins deux observations préliminaires.

La première a trait à l'importance particulière de l'aviation civile dans nos territoires d'outre-mer.

L'aviation civile n'est pas seulement un symbole d'union, c'est un symbole d'unité. Vous le savez tous, son rôle est essentiel dans le développement économique de nos territoires d'outre-mer et nous en avons de nombreux exemples sous les yeux. Madagascar doit à l'aviation civile son développement récent. Il en est de même du Cameroun et de l'Afrique équatoriale française où les progrès accomplis récemment sont tout à fait remarquables. Nous n'en sommes plus à l'aviation de transports légers; nous en sommes aux avions cargos. Les expériences se poursuivent, comme celle du transport de la viande et du coton avec de vieux Latécoère remis à neuf. La prospection des richesses minières est également réalisée par avion, ainsi que le sauvetage des vies humaines.

Comme ancien fonctionnaire colonial, j'ai fait de mon mieux pour développer l'aviation civile outre-mer, multiplier les subventions aux aéro-clubs qui le méritent largement et donner tous les encouragements en mon pouvoir.

Comme le rapporteur, je regrette l'insuffisance des crédits d'investissement et je le regrette spécialement pour l'outre-mer. Les besoins d'infrastructure y sont considérables, ainsi que les besoins d'équipement de sécurité.

Il en est de même en matière de construction aéronautique. La nécessité se fait sentir de plus en plus d'un avion-cargo à faible prix de revient: nous espérons que le nouveau Hurel-Dubois 32 répondra à cette condition et constituera un outil excellent pour nos transports aériens d'outre-mer.

Il conviendrait également de mettre en chantier un avion métallique bi-moteur, réclamé partout. Le succès du petit avion britannique Héron prouve la nécessité d'avoir outre-mer, en raison du climat, des avions multi-moteurs métalliques.

L'esprit sportif, enfin, doit être partout encouragé.

Vos crédits pour tant de besoins sont, je le sais, fort maigres. Néanmoins, monsieur le ministre, je vous demande d'y penser spécialement.

Vos propos m'ont d'ailleurs rassuré. Vous avez, cet après-midi, fait devant nous une excellente profession de foi; je suis sûr d'avance de votre accord.

Je voudrais toutefois attirer votre attention sur un point précis.

Au cours de l'année, j'ai pris sur les maigres crédits du département ministériel que je dirigeais les sommes nécessaires pour permettre l'apprentissage de pilotes des élèves de l'Ecole de la France d'outre-mer.

Il ne me paraît pas possible ni concevable aujourd'hui que, dans le bled, un fonctionnaire ne soit pas à même de manier un avion exactement comme dans la métropole on manie une automobile.

J'avais pris une initiative qui n'a pas été poursuivie. Je serais heureux que vous puissiez la reprendre. Je voudrais même que vous l'étendiez aux médecins coloniaux à qui l'aviation pourrait rendre tant de services. Permettez-moi, à ce propos, de vous rappeler l'exemple que nous donnent tous les Etats à grande superficie, tels que la Russie soviétique, le Canada, le Brésil ou l'Australie. Le rôle de l'aviation civile dans les territoires tropicaux est très important et doit être à tout prix étendu.

Sur ma deuxième observation notre accord sera peut-être moins facile car je voudrais plaider ici la cause du maintien d'un secrétariat d'Etat à l'aviation civile.

Pour moi, la nécessité de ce maintien résulte déjà suffisamment des observations qui précèdent. Pour la France, comme pour l'Union française, l'aviation constitue un instrument si important de développement économique qu'elle mérite d'avoir à sa tête un chef responsable, chargé uniquement de ce rôle au sein du Gouvernement et devant le Parlement.

Il s'agit, en effet, d'une charge lourde: cinq directions techniques très complexes, à compétence étendue à la fois sur la métropole et sur tous les territoires d'outre-mer, dont l'une, la direction des transports aériens, a une importance capitale, non seulement outre-mer, mais sur le plan international.

Le caractère scientifique de certains de ses services, comme ceux de la météorologie ou des télécommunications, exige un personnel particulièrement qualifié, un personnel de haute valeur, qu'il faut rassembler, qu'il faut diriger vers un effort commun.

Je tiens à rendre hommage à l'administration que j'ai eu l'honneur de diriger, à son personnel, à ses directeurs, à son secrétaire général. Je suis fier d'avoir travaillé avec eux. J'ai apprécié leur dévouement, la foi qui les anime. J'ai constaté que les hommes qui nous représentent dans les conférences internationales, administrateurs ou experts, étaient unanimement respectés. Grâce à eux notre réputation se maintient au dehors et la France reste ce qu'elle a toujours été, un des pionniers de l'aviation civile.

Je n'ignore pas qu'il existe une autre thèse, celle du ministre ayant une compétence étendue sur tous les transports et, de ce fait, en mesure d'en opérer éventuellement la coordination. Cette thèse se conçoit, encore que, pour ma part, je la juge plus théorique que pratique. Il me paraît en effet qu'un ministre si lourdement chargé ne peut pas tout faire à la tête de tant de services. Il ne peut pas tout contrôler. Il ne peut pas tout savoir.

C'est ainsi qu'il a pu vous échapper, à propos de ce comité du matériel dont vous avez parlé, que j'avais déjà réuni cet organisme, avec les mêmes personnes, civils, militaires et utilisateurs, et qu'il a débattu du choix à faire entre le Hurel-Dubois et le Caravelle.

Pour ma part, je maintiens qu'il serait expédient de rétablir le secrétariat d'Etat à l'aviation civile, spécialement dans le moment présent où se posent des problèmes particulièrement délicats.

Le droit d'avoir une aviation civile a été rendu à l'Allemagne. Une coordination des lignes européennes va devenir nécessaire. Une coopération technique en matière de construction est également indispensable. Le moment est donc bien choisi d'agir, si nous ne voulons pas laisser passer l'occasion d'une entente ou d'une coopération, quand il en est temps encore.

A l'autre bout du monde, la fin des hostilités en Indochine pose de graves problèmes d'utilisation de nos avions. Demain, il conviendra de coordonner nos lignes et de chercher la meilleure utilisation de notre parc.

Enfin, nous allons entrer dans l'ère des réalisations en matière de constructions aéronautiques. Les Hurel-Dubois sont mis en chantier et le Caravelle est en cours de construction; nous allons avoir à réaliser le problème des débouchés à l'étranger.

Toutes ces raisons militent en faveur du maintien d'un homme responsable à la tête de cet ensemble si important d'activités.

J'en viens maintenant au problème d'Air France.

Je suis d'accord avec le rapporteur de la commission des finances sur l'impossibilité d'accepter la situation qui nous est présentée et qui consisterait pratiquement à ignorer un déficit.

Je le suis moins — qu'il m'en excuse — avec le rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme, sur la présentation qu'il a faite de la situation de la compagnie nationale; j'exprime des réserves sur certains chiffres qu'il a cités et sur les conclusions qu'il a formulées.

Ce qui importe, c'est de trouver une solution aux difficultés financières d'Air France. Il faut en finir rapidement, car il règne au sein de la compagnie nationale un malaise qui peut provoquer un certain découragement. Il faut que le Parlement et le Gouvernement prennent leurs responsabilités. J'approuve entièrement la solution proposée par le rapporteur de la commission des finances.

On ne peut remédier utilement à une situation difficile que si on en connaît les causes.

Quand je suis arrivé quai Branly, la situation financière d'Air France était apparemment bonne. Un progrès constant vers l'équilibre s'était affirmé au cours des dernières années. C'est pourquoi, confiant dans l'avenir, j'ai voulu tenir la promesse, qui avait été faite dès 1948, de substituer au système des subventions après coup, celui de contrats débattus avant l'exercice.

Air France est une compagnie nationale, qui vit sous le régime de la concurrence étrangère sur le plan international et qui défend le prestige du pays. Il ne serait pas juste, puisque le législateur a voulu qu'Air France équilibrât son budget, que les services rendus à l'Etat ne fussent pas rémunérés. Il convient exactement que la recette soit connue à l'avance pour qu'Air France puisse en tenir compte dans ses prévisions.

M. Achille Auban, *rapporteur pour avis de la commission des moyens de communication et du tourisme.* Me permettez-vous de vous interrompre ?

M. Paul Devinat. Je vous en prie.

M. le rapporteur pour avis. Je vous remercie, mon cher collègue, de cette autorisation.

J'aurais été très heureux que vous puissiez citer les chiffres sur lesquels porte le désaccord qui nous sépare. Vous ne l'avez pas fait.

Vous déclarant partisan de la rentabilité d'Air France, vous précisez que c'est en vue d'assurer cette rentabilité que vous avez proposé le passage du régime de la subvention au régime du contrat. Or, vous le savez, l'on continue à subventionner les compagnies privées, non pas directement, certes, mais par l'intermédiaire des compagnies de navigation qui, elles, bénéficient toujours de subventions.

J'aimerais que vous nous expliquiez pourquoi, au moment où l'on parle de rentabilité, la compagnie nationale a été écartée des lignes de l'Union française demeurées bénéficiaires, et pourquoi le rapport des capacités de transport de la compagnie Air France et des compagnies privées a été renversé au profit de ces dernières. En effet, telle a été la démonstration que je me suis efforcé de faire, sans doute en vain, cet après-midi.

Il y a deux ans, la capacité de transport d'Air France était encore de 70 p. 100 sur les lignes de l'Union française, tandis que celle des compagnies privées n'atteignait que 30 p. 100. Aujourd'hui, cette capacité de transport est de 70 p. 100 pour les compagnies privées et celle de la société nationale n'est plus que de 30 p. 100.

Certes, on a raison de parler de la rentabilité, de la nécessité de gérer « en bon père de famille » — c'est, n'est-il pas vrai, l'expression exacte ? — une compagnie nationale tout comme une compagnie privée. Mais alors, il faut donner à la compagnie nationale les mêmes chances qu'aux compagnies privées et ne pas laisser à penser qu'il y a — je m'excuse du mot,

qui n'est peut-être pas d'usage dans le langage parlementaire — une sorte de sabotage de la compagnie nationale au bénéfice des compagnies privées.

M. Paul Devinat. Monsieur Auban, je vous répondrai avant de poursuivre mon exposé.

En ce qui concerne la participation des compagnies maritimes subventionnées par l'Etat — car ce sont celles-là qui sont en cause, les autres étant libres — le problème de la coordination entre l'aviation et la marine marchande est précisément un de ceux que M. le ministre des travaux publics et des transports est en mesure, en sa qualité actuelle, de résoudre mieux que personne. Il se pose, c'est un fait.

M. le rapporteur pour avis. J'en prends acte et je vous remercie.

M. Paul Devinat. Quant au deuxième problème que vous avez abordé ensuite, celui de la capacité de transport d'Air France sur les lignes de l'Union française, je vous répondrai simplement que je n'ai imposé à Air France aucun chiffre. Celui qui a été arrêté, soit 50 p. 100, a été librement débattu et, dans les accords conclus entre Air France et les compagnies privées, Air France n'a fait aucun sacrifice qui n'ait été librement consenti par elle.

M. le rapporteur pour avis. Voulez-vous me permettre une précision.

M. Paul Devinat. Volontiers.

M. le rapporteur pour avis. Je ne voudrais pas que le débat tournât en dialogue entre vous et moi. Je me bornerai donc à vous citer un passage de mon intervention de cet après-midi.

J'ai dit ceci:

« Des pressions ont été exercées sur la compagnie nationale. On a obtenu d'elle son retrait progressif et on l'a engagée à signer une convention réduisant à 50 p. 100 sa part de trafic sur ses liaisons bénéficiaires. »

On est donc arrivé, par cette convention, à abaisser à 50 p. 100 une part de trafic qui atteignait 70 p. 100 antérieurement.

J'ai ajouté ceci:

« Cette convention signée par ces compagnies privées et acceptée par la compagnie nationale n'a pas été respectée. »

Il appartient, me semble-t-il, au ministre de tutelle des transports aériens, en tout cas de la compagnie nationale, de faire observer les règles qui la protègent.

Ces règles n'ont pas été observées et maintenant ce n'est pas de 70 p. 100 à 50 p. 100 que la capacité a été réduite, mais, en réalité, de 70 p. 100 à 30 p. 100.

Il y a donc carence des pouvoirs publics et la société nationale n'a pas été protégée comme elle aurait dû l'être.

M. Paul Devinat. En septembre 1953, la question de savoir comment rémunérer les services ainsi demandés par l'Etat a fait l'objet d'un débat entre mon département et Air France, qui nous a conduits à fixer le chiffre de 1.054 millions de francs.

Certes, il a été retenu sous réserve d'une étude plus approfondie, mais il a été inscrit au budget.

Deux ou trois mois après, le déficit apparaissait rapidement et s'accroissait au cours des deux premiers mois de 1954. Il est aujourd'hui évalué à 4 milliards environ.

Quelles sont les raisons de cette détérioration rapide? Une première raison, qui n'échappe à personne, ce sont les grèves. Celle du personnel d'Air France, au mois d'août 1953, a causé un dommage évalué à un demi-milliard environ; celle, au mois de décembre, des agents de la navigation aérienne — c'est-à-dire une grève qui n'intéressait pas directement Air France — a causé un dommage évalué à peu près au même chiffre.

Mais une grève n'est, après tout, que le témoignage d'un état d'esprit. Or, l'état d'esprit du personnel d'Air France n'était pas sans causer quelque inquiétude, non seulement celui du personnel des ateliers d'Orly — qui avait fait grève et dont nous retrouvons une nouvelle manifestation de mauvaise humeur en avril 1954 — mais celui des cadres, parmi lesquels des revendications se sont fait jour.

Le problème du personnel d'Air France doit être regardé en face. Il y règne un climat qui n'est pas toujours favorable à l'efficacité ou au rendement. La qualité des services en souffre, des retards ont été constatés à de nombreuses reprises; j'en ai souvent moi-même fait l'observation à Air France.

Mais ce qui est plus grave, c'est que la conséquence d'un tel climat est de pouvoir provoquer des défaillances dans le maintien de la sécurité.

La preuve en est dans l'accident du mont Cemet, le 1er septembre 1953, qui a provoqué la mort de Jacques Thibaud et fait bien d'autres victimes.

Le rapport de la commission d'enquête a établi la responsabilité du pilote et de l'équipage. J'en ai été profondément ému. J'ai consulté, à ce moment, les rapports établis sur les accidents précédents: ceux des îles Barhein, des Açores, du mont Cameroun. Or, les conclusions de ces rapports ont été dans l'ensemble à peu près identiques.

Cette suite d'accidents où des responsabilités étaient engagées ont conduit à poser des questions sur les mesures prises pour y parer. En présence de marques aussi nettes d'indiscipline, il n'y avait pas eu de réaction efficace. L'autorité s'était montrée défaillante.

Qu'on me comprenne bien. Il ne s'agit pas ici pour moi d'adresser à l'ensemble du personnel d'Air France des critiques injustifiées. J'ai pour Air France la plus grande estime. J'ai constamment collaboré avec son président et son conseil d'administration. J'ai rencontré dans son personnel des gens admirables, et je leur rends l'hommage qu'ils méritent.

Air France a conservé dans l'ensemble les grandes traditions des pionniers de l'Aéropostale, d'un Daurat ou d'un Vacher. Mais Air France a passé l'âge héroïque.

Air France est devenue une grande maison, avec des rouages administratifs de plus en plus compliqués; l'autorité s'y est diluée, et un sérieux effort de redressement y est devenu indispensable.

Quand les murs d'une maison se lézardent, les fentes qui, jusque-là, ne se voyaient pas, se révèlent et s'agrandissent.

La crise du personnel, dont je viens de parler, et qu'ont révélée les grèves, s'est cristallisée autour de cette année 1954, par l'effet à retardement d'erreurs commises dans le passé. Ces erreurs ont été analysées avec beaucoup de soin et de discernement par le rapporteur: conception erronée au départ, réseaux trop longs et pas toujours rentables, échantillonnage du matériel, tendance ambitieuse au monopole. Je n'y reviendrai pas.

Il y a eu également des erreurs de gestion, suite vraisemblable des erreurs de conception que j'ai signalées. Quand j'ai cru devoir réagir, j'ai supprimé la direction générale et concentré les pouvoirs entre les mains du président. A la suite de cette mutation, j'ai été conduit à réunir le conseil d'administration d'Air France pour lui demander de prendre des mesures efficaces afin de porter remède aux difficultés que je viens d'indiquer.

Telle a été mon attitude à l'égard de la compagnie nationale, elle n'a été inspirée que par la volonté d'apporter des solutions positives et rapides à la crise qu'elle traverse et que ses embarras financiers vous révèlent.

Je suis entièrement d'accord, je le répète, avec M. le rapporteur sur ses conclusions. L'équilibre financier doit rester l'objectif et la règle et il est légitime qu'Air France, qui doit accomplir certaines missions de prestige, reçoive le prix des services rendus à l'Etat sous la forme de contrats. Ainsi l'équilibre est assuré par des recettes prévisibles.

Mais si les contrats étant conclus, le déficit subsiste, la compagnie doit en fournir les raisons, de manière à permettre un contrôle efficace, au besoin, ligne par ligne. L'Etat doit pouvoir juger des causes du déficit avant d'accepter de boucher le trou par une subvention en laissant à la compagnie la charge d'une partie au moins de la perte afin de l'inciter à une gestion meilleure.

A l'irresponsabilité de fait d'hier, qui se manifestait par l'acceptation résignée, à la fin de l'exercice d'un solde à payer par le Trésor ou par le budget, il est bon que soit substitué un régime de vraie responsabilité

Aux causes propres du déficit d'Air France, il convient d'en ajouter une de caractère différent qui dépend non plus de la compagnie, mais du Gouvernement et du Parlement: il s'agit du défaut de coordination. On en a abondamment parlé de cette question.

Je suis, sur ce point encore, entièrement d'accord avec M. le rapporteur. Je me permets, et m'en excuse, d'apporter simplement quelques informations complémentaires.

La coordination est une longue histoire; elle a été préparée, dès le temps du président Pinay; elle a été poursuivie par le ministre André Morice; elle est demeurée subordonnée dans leur esprit, comme dans le mien à l'époque, au vote par le Parlement du statut de l'aviation marchande.

J'aurais voulu féliciter M. Moynet qui vient d'abandonner le rapport auquel, précisément, il tenait tant, sur le statut de l'aviation marchande. Il l'a si bien mis au point qu'il peut être repris à l'instant soit par le Parlement, soit par le Gouvernement.

Toutefois, étant donné les retards intervenus et l'urgence d'une décision, d'accord avec la commission des moyens de communication et du tourisme, j'ai cru devoir prendre le décret du 26 septembre 1953 dont il a été parlé et dont l'objet était, en attendant le vote du statut, de provoquer la coordination par accord entre les parties.

L'instrument en a été le conseil supérieur de l'aviation marchande. C'est seulement en cas de refus de coopération des parties intéressées que je prévoyais de recourir au décret d'application que vous avez cru devoir prendre.

Sur de décret, je n'insiste pas après vos déclarations de cet après-midi. Vous avez donné des assurances précises, vous nous avez dit qu'il ne s'agissait pas d'une politique autoritaire nouvelle, que vous restiez respectueux du statut de l'aviation marchande et que vous le présenteriez à la premiere occasion. Nous en prenons acte bien volontiers.

J'arrive à ma conclusion, m'excusant de la longueur de mon exposé.

Des questions de personnes ont été évoquées à cette tribune. Je le regrette pour ma part. Pour vous, monsieur le ministre, elles m'ont paru bien mal venues, car je me souviens de vous avoir reçu dans mon bureau au moment où vous partiez à Rabat, à la demande même du président général, pour réaliser cette coordination des transports aériens d'Afrique du Nord, dont vous étiez chargé, dans les circonstances que vous avez rapportées.

Les affaires de personnes ne doivent pas compter dans un tel débat. Ce qui compte, c'est de nous mettre tous au service d'une cause aussi magnifique que celle de l'aviation civile, et d'y maintenir cet esprit de continuité dont elle a absolument besoin.

La Grande-Bretagne nous donne un exemple magnifique de persévérant courage dans son effort en faveur de l'aviation. On y travaille sans mesurer les sacrifices, sans se laisser atteindre par les échecs.

L'aviation est, aujourd'hui, avec l'énergie atomique, la pierre de touche des pays décidés à se maintenir au premier rang.

Monsieur le ministre, vous qui avez un si beau passé et qui témoignez si volontiers de votre esprit sportif, je suis certain que vous donnerez toute votre mesure en vous attachant à cette cause qui nous est à tous si chère. (*Applaudissements.*)

M. le président. Monsieur Devinat, vous avez déposé au chapitre 31-01 un amendement n° 14 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre. Dois-je considerer que vous l'avez soutenu en intervenant sur le chapitre ?

M. Paul Devinat. Non, monsieur le président, cet amendement porte sur un point précis.

M. le président. Je vous donne la parole pour le soutenir.

M. Paul Devinat. Cet amendement tend au maintien du poste d'attaché de l'aviation civile dont la commission a demandé la suppression, suppression qui a reçu l'agrément du Gouvernement. Ce poste, j'en avais demandé, à l'époque, la création.

Les raisons qui avaient motivé cette initiative me paraissent mériter quelques mots d'explication. En Angleterre ou aux Etats-Unis l'aviation civile délègue à l'étranger des représentants qualifiés. Ces pays ont en particulier des attachés civils de l'air à Paris et il m'avait paru très souhaitable de suivre leur exemple. Votre commission des transports avait déjà réclamé cette création à plusieurs reprises. Je n'ai fait que me conformer à son désir.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Mes chers collègues, je répondrai brièvement principalement aux questions qui m'ont été posées par M. Couston et M. Bouret.

En ce qui concerne l'intervention de M. Devinat, je pense qu'il est, en effet excellent que les fonctionnaires coloniaux, dans la brousse, soient capables de conduire des avions et je suis d'accord sur l'effort qui doit être entrepris pour le leur permettre.

S'agit-il du secrétariat d'Etat ? Je ne suis ni pour ni contre. C'est là une question de fait. L'idée d'un ministère des transports n'est pas une thèse artificielle : tous les grands pays ont constitué un ministère des transports. Je me souviens d'avoir, il y a quinze jours, au château de la Muette, présidé la conférence des quinze ministres européens des transports. Ce serait donc peut-être pour la France une mauvaise opération que de faire cavalier seul.

Mais l'existence d'un ministère des transports n'empêche nullement la création de secrétariats ou sous-secrétariats d'Etat pour les différentes sections du ministère, à condition qu'il soit bien entendu que secrétaires ou sous-secrétaires d'Etat, comme, d'ailleurs, la loi républicaine l'impose, dépend directement du ministre des transports.

Ma position n'est donc ni théorique ni absolue. Je ne cherche qu'à utiliser au mieux les services d'hommes compétents, à condition, je le répète, qu'il y ait unité de direction. Comment pourrait-il, en effet, y avoir coordination des transports si l'unité de direction n'existe pas. Ce qui importe, c'est le principe de l'unité de direction dans les transports.

On a parlé d'Air France. Je ne veux pas revenir en arrière, monsieur Devinat, car je soulèverais encore des questions de personnes dont vous venez de dire, pour terminer, que vous préfériez n'en pas parler.

Je dirai simplement que la grève d'août d'Air France n'est pas née d'une particulière crise d'autorité au sein de la compagnie, mais du fait que le conseil d'administration avait décidé d'attribuer au personnel des primes de productivité, d'ailleurs très faibles ; que, pendant des mois, la compagnie ne put obtenir, à ce sujet, l'accord de l'Etat. La grève éclata quand l'Etat eut décidé qu'il n'y aurait pas de primes.

S'agissant de la catastrophe aérienne du mont Cemet, vous avez donné, sur les rapports qui ne sont pas encore publiés, des aperçus qui pourraient peut-être faire sensation.

Quant à moi, j'ai l'intention de publier les rapports de façon normale et dans leur texte complet.

Quant aux solutions positives apportées à la crise d'Air France, je ne veux pas entamer de dialogue pour savoir si elles ont ou non été efficaces.

J'ai été très frappé de ce que M. Couston, comme M. Bouret, ait mis très justement l'accent sur les questions de personnel.

Pour répondre, en particulier, à M. Bouret, je dois dire que je serais profondément attristé et désappointé si le personnel faisait une grève actuellement et voici pourquoi.

Tout d'abord, certes, beaucoup de choses ont été préparées on l'a dit et rappelé. Mais, boulevard Saint-Germain — car si je ne suis pas allé quai Branly, la maison est la même — j'ai tout de même le sentiment d'avoir franchi, pour aboutir, bien des obstacles sérieux. Et, même si je n'ai abouti que partiellement, je n'en ai pas moins commencé un effort précis en faveur du personnel.

Ma porte est ouverte au personnel et je pense donc — c'est non seulement la loi, mais une habitude républicaine — qu'avant de déclencher une grève, ce personnel voudra bien s'entretenir avec le ministre chargé de l'aviation civile et avec le ministre chargé de l'aviation civile et avec ses principaux collaborateurs.

Mais apprendre aujourd'hui qu'une grève va être systématiquement déclenchée, à une date déjà choisie et pour des motifs sur lesquels on peut discuter largement est à la fois surprenant, inquiétant et regrettable.

Je veux dire, cependant, à M. Bouret et à M. Couston que je suis tout à fait disposé à examiner ces problèmes directement avec les représentants qualifiés du personnel.

J'ai trop l'expérience des questions de personnel pour ne pas savoir qu'elles sont finalement décisives, qu'elles sont les plus importantes de toutes et cela pour une raison évidente : Nous aurons beau avoir des institutions parfaites — ce n'est pas le cas — nous aurons beau avoir trouvé des solutions techniques pour tous les problèmes, il n'en est pas moins vrai que toutes ces institutions, toutes ces solutions seront, dans l'application, aux mains des hommes et que ce que nous avons à faire est fait par des hommes et pour des hommes.

M. Bouret et M. Couston peuvent donc être tout à fait rassurés sur l'orientation que j'entends donner à mon action gouvernementale dans ce domaine essentiel des personnels.

Quant aux ingénieurs de la navigation aérienne, l'échelle de leurs traitements est la même que celle des autres corps similaires de l'Etat.

Par ailleurs, les crédits relatifs aux indemnités de risques professionnels pour le personnel effectuant l'entraînement aérien figurent bien au budget. Le décret permettant d'utiliser ces crédits paraîtra incessamment.

En ce qui concerne le payement des personnels actuellement en service au Viet-Nam, une négociation est en cours, par le truchement des Etats associés.

Mais, ce que je tiens à dire à M. Bouret, c'est que, quoi qu'il arrive, il ne sera jamais question d'abandonner ces personnels et de se priver de leurs services et que nous suivrons attentivement ce problème.

En matière d'équipements de navigation et s'agissant de la nécessité d'une unité de doctrine, je suis tout à fait d'accord. Il est, en effet, indispensable que nous adoptions et que nous apliquions une unité de doctrine. Nous ne pouvons en avoir qu'une : celle qui a été définie par l'O.A.C.I. Car la France a signé la convention de Chicago, et je déplore que nous devions encore recourir à des moyens périmés, tels les goniomètres de moyenne fréquence qui ne sont plus guère utilisés qu'en France. L'emploi de matériel non stantardisé comme le Decca peut aussi donner lieu à critiques. Le Gouvernement s'emploiera activement à remettre de l'ordre en cette matière.

Je reviens — je dirai presque systématiquement — aux problèmes de personnel.

Nous avons obtenu une série de transformations d'emplois qui feront, de 349 agents de grades inférieurs, 207 contrôleurs de navigation et 142 contrôleurs des télécommunications. Je suis très heureux de vous apprendre cette nouvelle, car il s'agit là de la reconnaissance de capacités et d'une technicité. Comment mieux le reconnaître qu'en permettant à ces agents d'utiliser leur compétence dans un grade supérieur assorti d'un traitement plus élevé ?

Sur le problème de la coordination, je crois avoir dit clairement que je n'entendais nullement utiliser dans un sens autocratique le décret d'application pris récemment. Le recours à ce décret sera très limité, pour la raison simple que son application prendra fin avec le vote du statut de l'aviation marchande que, comme vous-mêmes, j'appelle de tous mes vœux. Je ferai, à cet égard, tous les efforts nécessaires pour obtenir le plus rapidement possible, et en accord avec la commission compétente, l'inscription de ce débat à l'ordre du jour de nos travaux.

Dans l'exposé de M. Couston, j'ai été très frappé par la démonstration de la nécessité d'une politique du matériel à la fois stable, continue et portant la marque d'un choix rigoureux exercé à la suite de débats publics.

Sous ce rapport je peux affirmer à M. Couston que les directives données au comité du matériel sont très nettes. Lorsque le chapitre correspondant viendra en discussion, j'aurai l'occasion de fournir des précisions qui, je l'espère, permettront à l'Assemblée de constater que l'utilisation des crédits ne sera ni hasardeuse ni irrationnelle.

Pour la coordination, les termes mêmes qu'a employés M. Couston me conviennent parfaitement. Confrontation générale, a-t-il dit, chacun son dû. Bien sûr! Et j'ajoute que j'ai l'intention de reviser la procédure de fonctionnement du conseil supérieur de l'aviation marchande. Rejoignant les préoccupations de M. Bouret et, je crois, celles de certains collègues, je veillerai à ce que ce conseil fonctionne de la manière la plus claire, publiquement, si j'ose dire, à ce que les débats en soient largement diffusés. Ainsi, un peu comme dans les pays anglo-saxons, le conseil, même s'il garde un caractère consultatif, pourra rendre ses avis dans des conditions de publicité, je dirai presque de solennité, telles que ces avis, sans avoir force exécutoire — ce serait peut-être aller un peu loin, mais nous aurons tout le temps d'en reparler lors de la discussion du chapitre — auront cependant un pouvoir de persuasion morale tel que si un gouvernement, avant le vote du statut de l'aviation marchande, avait le désir de se livrer à des gestes, je dirai irréfléchis, il en serait automatiquement dissuadé. Voilà, je pense, qui est de nature à apaiser toutes les craintes.

Mes chers collègues, M. Couston, étudiant les moyens de développer les lignes aériennes intérieures françaises, a parlé de la détaxe de l'essence. Il a vu juste, car c'est bien à cela que je faisais allusion, mon cher collègue, lorsque je parlais — en mon nom personnel, et non en tant que ministre chargé de l'aviation civile — des accords qu'il est nécessaire de passer avec une autre grande maison que je connais bien et dont j'espère qu'elle va rapidement se ranger aux avis de celui qui, pour être actuellement chargé de l'aviation civile, n'en demeure pas moins un de ses enfants. (*Sourires.*)

M. le président. La parole est à M. Bouret.

M. Henri Bouret. Je me permets de répondre brièvement aux observations de M. le ministre concernant le personnel.

M. Chaban-Delmas, ministre des travaux publics, et notre collègue, connaît assez le personnel de l'aviation marchande pour savoir qu'en aucune manière, quel que soit son grade et son service, il ne se livrerait sans préavis à une grève inconditionnelle.

Je crains que mes observations sur ce point n'aient pas été exactement interprétées.

Je rappelle seulement à M. le ministre que, lors de la dernière discussion budgétaire, des amendements portant réduction indicative de crédits sur les chapitres du personnel ont été adoptés par l'Assemblée et qu'ainsi la volonté du législateur a été formellement exprimée. Le Gouvernement sait, de la sorte, quelles sont les décisions qu'il aura à prendre dans les prochaines semaines et dont nous aurions aimé — il faut le dire — trouver l'annonce dans les fascicules budgétaires.

Mon propos n'avait d'autre but que de rappeler les engagements précédemment pris et nous voulons croire, monsieur le ministre, que le Gouvernement, respectant la volonté de l'Assemblée, saura empêcher une grève, que le personnel ne souhaite en aucune manière, mais dont je crois savoir qu'elle est malheureusement prévue pour le 20 décembre, les principaux représentants des centrales syndicales ayant fixé cette échéance.

C'est donc sur une note optimiste et également sur une note de confiance que je termine cette réponse, malgré l'inquiétude actuelle.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai pleine conscience de vivre sur la terre des hommes. Je croyais avoir été clair. Mon attitude à l'égard des revendications du personnel doit être assez connue pour qu'il ne me soit pas nécessaire d'insister.

Je n'ai pas voulu dire non plus — sans doute me suis-je mal exprimé — que je pensais que le personnel allait faire, sans avertissement, une grève inconditionnelle. J'ajoute que lorsque vous m'annoncez, mon cher collègue, qu'une date est déjà retenue, je déchante.

M. André Morice, *rapporteur.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je dois faire connaître à l'Assemblée que la commission des finances a reçu du Gouvernement la lettre rectificative qu'elle avait sollicitée sur le chapitre 31-01 et qui porte une diminution de 11.697.000 francs correspondant, d'une part, au retrait de créations d'emplois demandées au titre de postes d'attachés civils et, d'autre part, à la création de deux emplois d'administrateur de troisième classe que nous retrouverons au chapitre 31-02.

M. le président. Monsieur Devinat, maintenez-vous votre amendement sur le chapitre 31-01 ?

M. Paul Devinat. Non, monsieur le président. Je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-01, au nouveau chiffre de 205.781.000 francs, résultant de la deuxième lettre rectificative.

(*Le chapitre* 31-01, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. J'appelle le chapitre 31-02, avec le chiffre résultant de la deuxième lettre rectificative:

« Chap. 31-02. — Administration centrale. — Indemnités et allocations diverses, 17.132.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La même lettre rectificative porte, en effet, une augmentation de crédit de 190 millions de francs, conséquence de la création de deux emplois d'administrateur, ainsi que je viens de l'indiquer au chapitre 31-01.

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-02, au nouveau chiffre de 17.132.000 francs.

(*Le chapitre* 31-02, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-11. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Rémunérations principales, 367.262.000 francs. »

M. Couston est inscrit sur ce chapitre.

Je vous rappelle, monsieur Couston, que, votre groupe ayant épuisé son temps de parole, vous bénéficiez d'une tolérance dont, j'en suis sûr, vous n'abuserez pas.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Je voulais intervenir également sur les chapitres 31-13, 31-21 et 31-61, mais je vais grouper mes observations sur le chapitre 31-11. Elles auront trait aux graves répercussions des amputations préyues sur les crédits destinés au payement des personnels d'Indochine.

Il apparaît bien, dans ce budget, qu'on supprime un nombre d'emplois supérieur à l'effectif de titulaires réellement existant en service dans les Etats associés, et de contractuels payés sur les crédits des titulaires.

Lorsqu'on sait que vos services d'Indochine ont, depuis des années, promis à des Français, payés comme contractuels locaux, qu'ils seraient bénéficiaires, un jour, du statut du contractuel du S. G. A. C. C., on se demande pourquoi ces promesses n'ont pas été suivies d'effet.

En conséquence, monsieur le ministre, je vous demande notamment de faire bénéficier des contrats du S. G. A. C. C. tous les ressortissants français qui, depuis des années, ont donné satisfaction à vos services, que ce soit à Hanoï, à Saïgon ou à votre direction de l'aéronautique civile.

Il est aussi évident que ma demande de contrats porte sur la différence entre le nombre d'emplois supprimés sur les chapitres que j'ai précédemment cités et les effectifs réels. J'ai l'impression qu'il y a là œuvre de justice à faire.

Le rapporteur de la commission des finances a sans doute fait état d'un accord de la direction du budget pour que soient repris en surnombre les titulaires et contractuels S. G. A. C. C. appelés à quitter l'Indochine. Cet accord est très imparfait.

D'autre part, et toujours d'après mes informations, le personnel a été transféré le 15 septembre 1954 au Viet-Nam, c'est-à-dire qu'il n'a pas encore été demandé aux ressortissants français s'ils acceptaient d'être détachés auprès de l'un des gouvernements des Etats associés.

Je me permets de vous demander si vous avez établi les projets d'arrêtés interministériels de détachement.

Dans l'affirmative, prévoient-ils les traitements, les indemnités, enfin toutes les clauses de sauvegarde relatives à la situation administrative des intéressés, clauses qui les atteignent eux-mêmes et qui devraient, évidemment, affecter également leur famille ?

Avez-vous un accord des services du budget, qui signifierait que les personnels seraient certains d'être payés à la fin du mois, alors que je ne suis pas tellement sûr que cela ait été fait à la fin du mois qui vient de s'écouler ?

Voilà un ensemble de questions auxquelles pourraient s'ajouter tant d'autres si M. le président de l'Assemblée ne m'avait demandé d'être bref.

M. le président. Je vous l'ai demandé, monsieur Couston, à regret, croyez-le bien.

M. Paul Couston. Comme je dois intervenir sur d'autres chapitres et soutenir d'autres amendements, ne voulant pas abuser, je m'en tiendrai à ces quelques questions posées à M. le ministre de qui je sollicite des réponses précises.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Mes chers collègues, cette affaire a retenu toute l'attention du Gouvernement. Elle est liée aux accords de Pau.

Vous savez que ce personnel vient d'être transféré au Viet-Nam à la date du 15 septembre et qu'il dispose de six mois pour décider de son sort, autrement dit pour faire connaître s'il entend rester au Viet-Nam ou rentrer en France.

C'est dans ces conditions que nous avons, en effet, préparé des arrêtés interministériels, mais nous devons attendre les décisions des intéressés eux-mêmes.

Toutefois, ce que je puis vous déclarer, c'est que, en ce qui concerne le payement des traitements à la fin du mois, toutes les précautions ont été prises. De toutes manières, je le répète, ces personnels ne seront pas abandonnés.

M. le président. M. Alcide Benoit a déposé un amendement n° 1 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-11.

La parole est à M. Alcide Benoit.

M. Alcide Benoit. Mesdames, messieurs, le syndicat du personnel africain de l'aéronautique civile et de l'infrastructure aéronautique en Afrique occidentale française a adressé, le 26 juillet dernier, à M. le secrétaire d'Etat aux travaux publics et à l'aviation civile, une pétition exprimant son profond mécontentement des mesures discriminatoires appliquées par l'administration de la fédération de l'Afrique occidentale française à Dakar.

Cette discrimination, empreinte de préjugés raciaux, se présente sous différents aspects.

Tout d'abord, le recrutement des autochtones est orienté vers les emplois notoirement subalternes, tels que dactylographes, commis, etc. Dans l'administration locale de l'aviation civile et commerciale, l'effectif du personnel autochtone représente seulement 15 p. 100, ce qui permet de considérer que la majorité des emplois sont réservés aux métropolitains d'origine, donc en opposition aux principes de législation sociale et constitutionnelle.

Cette discrimination s'exerce notamment en matière de salaires. Le personnel autochtone, effectuant des travaux analogues à ceux accomplis par le personnel métropolitain, n'est pas rétribué aux mêmes taux de salaires que ce dernier.

Nous considérons qu'à travail égal doit correspondre un salaire égal.

Je dois signaler également que les autochtones nouvellement promus aux emplois de dactylographes du cadre métropolitain, selon le décret du 27 avril 1954, ne peuvent bénéficier des avantages en nature que leur confère leur statut, alors que ces agents ont été recrutés au concours sur le même programme que celui imposé aux métropolitains et ont satisfait aux mêmes épreuves.

Ces procédés de discrimination doivent cesser. Nous vous demandons, monsieur le ministre, de prendre d'urgence les dispositions nécessaires afin que soient changées les méthodes de recrutement, d'emploi et de rémunération de la main-d'œuvre autochtone.

Tel est le sens de notre amendement.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je dois indiquer à M. Alcide Benoit que je suis adversaire résolu des méthodes de discrimination raciale. Au surplus, je ne pense pas qu'elles soient employées actuellement.

En ce qui concerne les cadres locaux, il est dans l'intention et dans les projets de la direction générale de l'aviation civile de créer, dans le courant de l'année 1955, des cadres locaux — j'entends : formés d'éléments locaux — ce qui, je crois, donne satisfaction à l'essentiel de la demande.

M. le président. Monsieur Alcide Benoit, maintenez-vous votre amendement ?

M. Alcide Benoit. Je maintiens mon amendement, monsieur le président, parce que la réponse de M. le ministre ne me satisfait pas complètement.

M. le ministre n'indique pas dans quelle proportion les cadres locaux seront embauchés. Je ne suis donc pas assuré que la demande que nous formulons soit satisfaite.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Alcide Benoit.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-11, au chiffre de 367 millions 262.000 francs.

(*Le chapitre* 31-11, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-12. — Services extérieurs. — Personnels communs. — Indemnités et allocations diverses, 14 millions 726.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-13. — Services extérieurs. — Personnel ouvrier. — Salaires et accessoires de salaires, 531.402.000 francs. »

M. Marcel Noël a présenté un amendement n° 2 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Marcel Noël.

M. Marcel Noël. Malgré les promesses solennelles des ministres qui se succèdent, malgré les votes du Parlement, le personnel de l'aviation civile n'a pas encore obtenu les satisfactions qui avaient fait l'objet d'engagements formels des pouvoirs publics à la suite de la grève de fin 1953.

Parmi les revendications de ce personnel, figure notamment la question des transformations d'emplois. Le budget de 1954 autorisait la création, par mutation de crédits, de 161 postes de contrôleurs. L'insuffisance de ce chiffre avait conduit les syndicats et la C. N. A. à faire admettre la création de 345 emplois supplémentaires gagés sur le budget par la suppression de 380 postes d'agents.

Ces postes créés, il restait à définir les modalités de l'opération.

Or, la direction générale envisageait de pourvoir les postes créés en faisant appel pour une large part au recrutement extérieur.

A l'annonce de cette décision, le mécontentement fut grand chez les nombreux agents et contractuels sous-rétribués dans une fonction supérieure à leur grade. En effet, ils ne pouvaient admettre qu'il soit fait appel au recrutement extérieur, sous le prétexte d'élever le niveau culturel du corps, alors qu'ils remplissaient leurs fonctions d'une façon satisfaisante et que cette mesure aurait eu pour conséquence des licenciements de contractuels.

Finalement, le personnel a obtenu moralement satisfaction sur ce point, mais la réalisation est contrariée par les lenteurs de l'administration, lenteurs inadmissibles quand on sait que ce problème est pratiquement résolu en principe depuis 1953.

Une autre revendication qui tient également à cœur au personnel de l'administration civile est la suppression du barrage d'accès au principalat. En effet, pour le personnel jeune, l'avancement est bouché, puisque le principalat est limité à 40 p. 100 des effectifs budgétaires.

Un texte tendant à la suppression de ce contingentement a été signé en décembre 1953 par le ministre de l'époque, mais naturellement, il n'est pas encore appliqué.

D'autres revendications et de différents caractères restent en suspens, comme la stabilisation des personnels contractuels occupant des emplois permanents, le classement dans les services actifs, la parité des salaires ouvriers avec ceux pratiqués dans la métallurgie parisienne, la publication du statut des ouvriers d'aéroport, la réintégration des licenciés, la revalorisation des heures de travail.

Toutes ces revendications ont fait l'objet de promesses qui, malheureusement, n'ont pas été tenues.

Monsieur le ministre, le personnel de l'aviation civile est un personnel hautement qualifié qui assume avec compétence la responsabilité de la sécurité de la navigation aérienne, qui, par conséquent, ne peut se contenter de belles paroles. Ses revendications sont légitimes, comme l'ont reconnu vos prédécesseurs.

Les travailleurs sont honnêtes. Eux tiennent leur parole! Lorsque, fin 1953, leur grève qui avait paralysé tout le trafic aérien prit fin, ce fut sur les engagements du ministre à qui vous avez succédé.

Les procédés dilatoires que vous leur avez appliqués provoquent — et c'est naturel — un grand mécontentement. Déjà, ils vous ont averti loyalement. On ne joue pas indéfiniment avec les difficultés considérables au milieu desquelles se débat le monde du travail. Les travailleurs de l'aviation civile ont déjà fait la démonstration de leur volonté de lutte. Ils sont décidés, s'il le faut, à arrêter de nouveau le travail pour exiger que les promesses qui leur ont été faites soient tenues.

Notre amendement tend à vous inviter à leur accorder satisfaction le plus rapidement possible. Nous demandons à l'Assemblée nationale de nous suivre dans notre proposition. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En ce qui concerne les transformations d'emplois, j'indique à M. Marcel Noël que ses observations doivent venir normalement au chapitre 31-21. Je lui rappelle ce que j'ai indiqué, à savoir qu'il a été pratiqué 360 transformations d'emplois.

M. Marcel Noël. Votre décision est toute récente ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La décision est récente, j'en suis d'accord. Mais il en est fait état dans le présent projet de budget.

M. Marcel Noël. Cela date de quelques jours seulement.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je vous le répète; elle figure dans le budget. De toute façon, c'est chose faite, et une bonne chose!

M. Marcel Noël. C'est une bonne chose, nous sommes d'accord.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Elle sera définitive quand le budget sera adopté. C'est-à-dire qu'elle dépend très largement de l'Assemblée, et partiellement de M. Noël et de ses collègues.

Quant aux conditions d'accès aux emplois supérieurs, je rappelle à M. Noël que la limitation de l'avancement est une règle générale valable pour toutes les administrations. Néanmoins, pour le principalat, nous étudions un assouplissement des règles en vigueur.

En ce qui concerne les revendications d'ensemble du personnel, je crois m'être expliqué assez clairement en indiquant que ma porte est ouverte. Nous pourrons donc prendre langue afin d'examiner ce qui est possible et ce qui ne l'est pas. Je ne peux pas en dire davantage pour aujourd'hui.

M. Marcel Noël. Je prends acte de votre déclaration, monsieur le ministre. Nous ne manquerons pas d'indiquer au personnel intéressé que, dès demain, il peut prendre contact avec vous, en tout cas prendre rendez-vous.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le budget concerne directement le personnel, et ce rendez-vous ne pourra avoir lieu qu'après le vote de ce budget. Il est, du reste, superflu d'annoncer au personnel qu'il peut prendre rendez-vous avec moi, car il a déjà entendu. (*Sourires.*)

M. le président. Monsieur Marcel Noël, maintenez-vous votre amendement ?

M. Marcel Noël. Non, monsieur le président. J'indique simplement à M. le ministre que je me ferai un plaisir d'accompagner les représentants du personnel et de rappeler les promesses qui ont été faites.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. Barthélemy a déposé un amendement n° 11 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-13.

M. André Barthélemy. Je le retire.

M. le président. L'amendement de M. Barthélemy est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-13, au chiffre de 531 millions 402.000 francs.

(*Le chapitre* 31-13, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-21. — Navigation aérienne. — Rémunérations principales, 1.792.551.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-22. — Navigation aérienne. — Indemnités et allocations diverses, 270.222.000 francs. »

M. Auban a déposé un amendement n° 22 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-22.

La parole est à M. Auban.

M. Achille Auban. Les personnels de la navigation aérienne et de la météorologie, devant la situation pénible qui leur est faite, ont manifesté leur mécontentement en décembre et février dernier. Le trafic aérien a été grandement perturbé.

Le Gouvernement de l'époque a trouvé un palliatif dans un décret du 31 décembre 1953, qui ne résoud pas la question, car il ne s'applique qu'à 25 p. 100 du personnel. L'arrêté du 13 août 1954 que vous avez signé, monsieur le ministre, se traduit par une diminution du nombre des primes prévues pour le début de 1954. Ce qui est annoncé comme une mesure nouvelle était acquis depuis 1954.

On a même continué à opérer des prélèvements sur les traitements, pourtant déjà ridicules, des agents en cause, prélèvements qui ont été décidés par le gouvernement précédent, alors que les ordres de réquisition prévus par la loi du 11 juillet 1938 ont été respectés.

Monsieur le ministre, vous est-il possible de donner la liste des agents qui ont refusé de travailler ?

M. Devinat, que nous avons eu le plaisir d'entendre tout à l'heure dans une sorte de compte rendu de mandat (*Sourires*), aurait pu indiquer que c'est lui qui, étant ministre, avait promis que les agents seraient payés.

Nous aimerions vous entendre dire également, monsieur le ministre, que la taxe sur les aéroports n'avait rien à voir avec le personnel et qu'il s'agit là d'un simple expédient, que nous considérons comme une mauvaise excuse.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je dois dire d'abord à M. Auban qu'il doit prendre à son adresse les paroles que j'ai prononcées en ce qui concerne les demandes du personnel, mon souci étant d'entamer avec les représentants de ce personnel les conversations qui s'imposent.

Quant au système consistant à affecter le produit de telle taxe au payement au personnel de primes du genre de celles qui viennent d'être attribuées, je conviens avec M. Auban qu'il s'agit là d'un système qui ne peut être que provisoire, et je souhaite que nous parvenions, aussi rapidement que possible, non seulement à un accord avec le personnel, mais aussi à l'emploi de procédés... disons plus budgétaires.

J'espère que, sous le bénéfice de ces observations, M. Auban voudra bien renoncer à sa demande de réduction de crédit, de façon qu'ensemble nous votions le maximum de crédits possible à ce sujet.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Auban ?

M. Achille Auban. J'aurais désiré une réponse plus nette. Je retirerai mon amendement, monsieur le ministre, si vous prenez l'engagement de recevoir une délégation du personnel et d'étudier avec elle la possibilité de revenir sur des décisions qui vraiment lèsent le personnel dans son ensemble.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'ai dit que ma porte était ouverte, elle l'est forcement pour une délégation du personnel.

M. Achille Auban. Il s'agit de reconsidérer la question. Si vous promettez, monsieur le ministre, d'étudier avec le personnel les bases sur lesquelles la question peut être reconsidérée, je retirerai mon amendement. Sinon, je le maintiendrai.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Si vous me demandez de me déclarer, d'avance, d'accord sur ce qui me sera demandé, permettez-moi de dire que ce n'est pas rationnel.

Si vous me demandez de reconsidérer la question, dans un esprit qui, sans parler spécialement de moi, est celui du Gouvernement, je peux vous répondre par l'affirmative. Je vous prie de considérer cette réponse comme la seule raisonnable que je puisse vous faire.

M. Auguste Tourtaud. Certains rendez-vous n'ont pas, dans le passé, donné entière satisfaction.

M. le président. Monsieur Auban, maintenez-vous votre amendement ?

M. Achille Auban. Oui, monsieur le président.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Auban.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-22, au chiffre de 270.222.000 francs.

(*Le chapitre* 31-22, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-31. — Groupement aérien. — Rémunérations principales, 152.484.000 francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement n° 3 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-31.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Tous les techniciens agents de la navigation aérienne réclament fort légitimement leur reclassement.

Ces agents classés dans un corps de téléphonistes ont tendance à quitter de plus en plus la navigation aérienne pour aller exercer les mêmes fonctions dans des maisons privées où les salaires sont très sensiblement plus élevés puisqu'ils s'élèvent à 60.000 francs par mois au lieu de 24.000.

Ils reviennent d'ailleurs assurer l'entretien du matériel de la maison qu'ils ont quittée, pour l'exécution de contrats que celle-ci, par manque de personnel, doit passer avec des firmes privées.

Ces techniciens n'ont pas, aujourd'hui, de statut bien défini; ils exercent en réalité les fonctions de contrôleurs des télécommunications aériennes.

Pour régler cette situation anormale et préjudiciable à la bonne exécution du service, il convient de reclasser ces agents dits « dépanneurs » dans le cadre des contrôleurs des télécommunications aériennes.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je suis toujours, pour ma part, décidé à examiner toutes les questions concernant le personnel de manière à essayer d'améliorer ses conditions d'existence dans la mesure compatible avec l'exercice de la fonction publique, ainsi que de retenir dans la fonction publique le plus grand nombre possible d'agents de qualité.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélemy.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-31, au chiffre de 152 millions 484.000 francs.

(*Le chapitre* 31-31, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Rémunérations principales, 13.641.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Indemnités et allocations diverses, 15.222.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-51. — Météorologie nationale. — Rémunérations principales, 1.057.614.000 francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement n° 12 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Nous désirons appeler l'attention de l'Assemblée nationale sur les transformations d'emploi nécessaires au fonctionnement normal des services de la météorologie.

Ces services sont particulièrement importants à divers titres et plus spécialement du fait du rôle délicat qu'ils jouent dans les questions de sécurité de la navigation aérienne, ce qui exige une qualification particulière des agents chargés de ce rôle.

La météorologie nationale, qui dispose d'un personnel dont l'instruction professionnelle correspond à l'emploi d'adjoint technique en nombre excédant les effectifs budgétaires de ce corps, n'a pas les effectifs d'agents subalternes correspondant au mode de recrutement instauré par le décret du 17 mai 1951.

Il conviendrait donc de supprimer un certain nombre d'emplois d'agent de la météorologie en les transformant en emplois d'adjoints techniques.

Ces emplois seraient pourvus par la titularisation des agents encore sous contrat ou récemment intégrés dans le corps des agents et remplissant effectivement, de manière satisfaisante, les fonctions d'adjoint technique.

Sur un total de 1.900 agents, 400 techniciens sont ainsi sous-classés et sous-rémunérés. Cette situation doit cesser.

L'an dernier, l'Assemblée nationale et le Conseil de la République ont adopté à l'unanimité un amendement ayant le même objet. Une proposition de notre collègue, M. Marcel Noël demandant qu'il soit procédé aux transformations d'emplois d'agents en emploi d'adjoints techniques a été pareillement adoptée à l'unanimité.

En février, le secrétaire d'Etat à l'aviation civile obtenait l'accord des finances et faisait la promesse formelle de réaliser 150 des transformations d'emploi attendues par les intéressés.

Le vote de notre amendement doit favoriser la réalisation intégrale de cette réforme nécessaire. C'est pourquoi nous vous demandons de le voter.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a opéré, sur ce chapitre, un abattement important.

Elle a voulu rappeler ainsi que, lors de la discussion du budget de l'aviation civile et commerciale pour l'année 1954, une réduction indicative de 1.000 francs avait été adoptée par l'Assemblée afin d'attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de procéder à la transformation d'emplois d'agents de la météorologie nationale en emplois d'adjoints techniques.

La création de 53 emplois d'adjoints techniques, gagée par la suppression corrélative de 81 agents de la météorologie nationale, aurait été initialement prévue lors de la préparation du présent projet de loi, mais n'a pas finalement été retenue.

La commission des finances, par l'abattement qu'elle a opéré, a voulu de nouveau attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité d'améliorer la situation de certains agents de la météorologie, s'étonnant que les mesures de transformation d'emplois indiquées précédemment n'aient pas été réalisées, malgré le vote de l'Assemblée nationale et les promesses faites au mois de février 1954.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. La doctrine de l'administration est, en cette matière, exactement conforme aux demandes qui viennent d'être présentées.

De son côté, M. le ministre des finances n'a pas élevé d'objection de principe. Il a seulement demandé à disposer du rapport de l'inspection générale de l'aviation civile, de manière à vérifier si le réseau météorologique n'était pas trop resserré.

Nous avons indiqué que tel n'était pas le cas, car le service de la météorologie doit faire face non seulement à des tâches internationales, mais aux besoins du trafic national qui, pour n'être pas aussi développé que nous le souhaiterions, n'est tout de même pas négligeable.

Dans ces conditions, l'inspection générale de l'aviation civile a été chargée de procéder à l'étude de la question, et son rapport est attendu dans les semaines prochaines.

J'ai tout lieu de penser que les conclusions de ce rapport confirmeront la position prise initialement par les techniciens de mon département et donneront satisfaction à M. le ministre des finances qui sera ainsi en mesure de prendre la décision favorable finale.

Je pense qu'après ces explications, il sera possible de retirer les demandes de réduction de crédits. Il va de soi qu'une amputation de cinq millions de francs ne manquerait pas de provoquer une gêne sensible dans la gestion des crédits afférents au personnel de la météorologie.

Une fois le rapport déposé, et lorsque M. le ministre des finances aura été saisi — j'ai tout lieu de penser qu'il sera favorable au projet — la solution pourra être adoptée en cours d'exercice, sous la forme d'un décret pris en application de la loi n° 48-1268 du 17 août 1948. Cette indication doit rassurer quant à la promptitude d'application de la mesure.

M. le président. M. Couston a déposé un amendement n° 17 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-51.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Mon amendement a le même objet que celui de M. Barthélemy.

Ce qui me navre, dans cette affaire, c'est de ne pas savoir ce que sont devenues dans les décisions du Gouvernement les 150 transformations d'emplois prévues l'an dernier, qui avaient été promises, acceptées et votées. Que fait-on des décisions de l'Assemblée ?

M. Auguste Tourtaud. On les applique avec promptitude, comme vient de le dire M. le ministre.

M. Paul Couston. Je sais que les arguments opposés, qui font état de procédures diverses, de discussions de ministère à ministère, des refus de l'administration de la rue de Rivoli, ne manquent pas de valeur. Mais, encore une fois que fait-on des décisions de l'Assemblée ? Voilà ce qui me paraît grave !

Je regrette d'user mon temps de parole pour exprimer mon opinion sur ce sujet.

Monsieur le ministre, considérez que vous risquez de vous trouver l'année prochaine, sans le vouloir, dans une situation que vous regretterez. C'est la raison pour laquelle j'ai déposé mon amendement, en déplorant les circonstances qui entourent nos discussions et nos décisions.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je suis parfaitement décidé à faire aboutir une affaire qui n'est discutée au fond par personne, pas même par M. le ministre des finances.

Je vous demande, dans ces conditions, d'admettre que cette fois nous allons aboutir.

M. Paul Couston. Je le crois volontiers, monsieur le ministre.

M. le président. M. Auban a déposé un amendement n° 24 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-51.

La parole est à M. Auban.

M. Achille Auban. Je ne reviendrai pas sur la question de fond qui a déjà été traitée.

A la météorologie nationale, comme à la navigation aérienne, des fonctions de grade supérieur sont assurées par des agents de grade inférieur. Afin de permettre un meilleur équilibre, il convient d'admettre la création de 54 postes d'adjoint technique, gagés par la suppression de 81 postes d'agent. Des décrets devront fixer les conditions d'admission au grade d'adjoint technique.

Il s'agit, à notre avis, d'un problème extrêmement ardu sur le plan administratif et nous espérons recevoir, à cet égard, une réponse favorable.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je renvoie M. Auban à ce que j'ai déclaré tout à l'heure sur ce sujet.

J'affirme, en accord avec les services du ministère des finances et du budget, la volonté d'aboutir rapidement.

M. Achille Auban. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement de M. Auban est retiré.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Nous n'avons pas l'intention, après les déclarations formelles de M. le ministre, faites en présence de M. le secrétaire d'Etat au budget, de réduire de cinq millions de francs le crédit du chapitre 31-51.

Nous avons voulu seulement insister pour que des engagements soient pris. Nous considérons qu'ils le sont. M. le ministre a même envisagé d'utiliser la procédure des décrets-lois pour aboutir rapidement.

Nous espérons qu'il en sera ainsi et nous renonçons à notre abattement.

M. le président. La commission, renonçant à son abattement de 5 millions, le chiffre qu'elle propose pour le chapitre 31-51 est donc celui du Gouvernement.

Retirez-vous votre amendement, monsieur Couston ?

M. Paul Couston. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement de M. Couston est retiré.

Retirez-vous également le vôtre, monsieur Barthélemy ?

M. André Barthélemy. Non, je le maintiens, monsieur le président.

Il ne comporte d'ailleurs qu'une réduction indicative de 1.000 francs. Il rejoint le vœu de la commission des finances et il appuiera la bonne volonté exprimée par M. le ministre.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélemy.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-51 au nouveau chiffre de 1.062.614.000 francs proposé par la commission.

(*Le chapitre 31-51, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-52. — Météorologie nationale. — Indemnités et allocations diverses, 163.388.000 francs. »

M. Barthélemy a présenté un amendement n° 13 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Le décret du 26 mars 1954 a créé une nouvelle prime dite prime d'aérodrome qui ne s'applique qu'à 280 agents de la météorologie sur 1900. Elle n'est en effet payée qu'à ceux qui travaillent sur les aérodromes civils.

Par contre, ceux qui remplissent les mêmes fonctions, dans les mêmes conditions, sur les aérodromes militaires, sont écartés de son bénéfice. Cette anomalie injustifiable doit cesser. Elle choque la logique et le bon sens.

Par notre amendement, nous réclamons l'aménagement et l'extension à tous les personnels exerçant les mêmes fonctions de la prime instituée par le décret du 26 mars 1954.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Nous retrouvons là la question de la prime.

Je demande qu'on veuille bien s'en tenir, d'une manière générale, à la solution adoptée jusqu'à maintenant.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Barthélemy.)

(*L'amendement, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-52 au nouveau chiffre de 163.387.000 francs, résultant de l'adoption de l'amendement de M. Barthélemy.

(*Le chapitre 31-52, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-61. — Bases aériennes. — Rémunérations principales, 625.005.000 francs. »

M. Auban a déposé un amendement n° 25 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-61.

La parole est à M. Auban.

M. Achille Auban. Le service des bases aériennes est un service spécial des ponts et chaussées. Toute la hiérarchie des fonctionnaires des ponts et chaussées y est employée, de l'inspecteur général au commis. Seuls les conducteurs de chantier ne figurent pas dans les effectifs. Il y a là une anomalie.

Ces fonctionnaires, qui apportent déjà leur concours au service des bases aériennes, doivent normalement être prévus dans ce nouveau service.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je pense qu'il y a là, en effet, une question à traiter et le Gouvernement est prêt à le faire.

M. Achille Auban. Puis-je vous demander, monsieur le ministre, de préciser votre pensée ?

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je veux dire par là que le Gouvernement est prêt à mettre cette question à l'étude parce qu'elle se pose effectivement. Ce n'est pas seulement une question en l'air.

M. le président. Monsieur Auban, maintenez-vous votre amendement ?

M. Achille Auban. Après la déclaration de M. le ministre, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-61 au chiffre de 625.005.000 francs.

(*Le chapitre 31-61, mis au voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-62. — Bases aériennes. — Indemnités et allocations diverses, 30.114.000 francs. »

La parole est à M. Paul Couston.

M. Paul Couston. J'aurais pu aussi bien m'inscrire sur un autre chapitre, mais puisque dans les chapitres qui vont suivre, il va être question de l'aviation légère et sportive, je voudrais faire une suggestion à M. le ministre.

Il me paraît en effet assez déplacé que l'on continue d'appeler service de l'aviation légère et sportive un service qui n'est ni aussi léger que son nom le laisse entendre, ni sportif au sens où l'on entend d'ordinaire ce mot, la sportivité pour cette aviation devant être comprise dans son sens le plus noble et le plus élevé. Non point le sport pour le sport, mais le sport pour le grandissement de l'homme: vol à moteur, vol à voile, aéromodélisme, parachutisme.

Il ne s'agit nullement d'activités que l'on peut seulement considérer comme amusement ou divertissement pour des jeunes.

L'aviation légère et sportive contribue à une haute formation humaine au service de l'aéronautique. Cette formation doit commencer tôt. Elle débute à l'école, se poursuit par l'aéromodélisme, se continue dans les aéro-clubs par le brevet élémentaire des sports aériens qui lance les jeunes vers les activités aéronautiques, et aboutit enfin à la formation de véritables pilotes ou de jeunes hommes mûrs pour les nobles choses du goût ou du métier de l'air.

Ce problème de la formation des pilotes est très grave. Je ne sais si mes collègues familiers de cette question seront de mon avis, mais je crains que dans peu d'années, probablement quatre ou cinq ans, nous manquions de pilotes de qualité. Alors on regrettera à ce moment-là de ne pas avoir donné plus d'importance à cette aéronautique de formation qui anoblit le titre de formation aéronautique.

Cette aviation légère et sportive n'a pas, trop souvent, été prise assez au sérieux. On s'imagine aisément que les aviateurs d'aéro-clubs sont des hommes plus ou moins jeunes — heureusement plutôt plus que moins — qui s'amusent le dimanche à faire des cabrioles en l'air.

On ne sait pas qu'il y a à côté de cela, à côté de ces aéro-clubs d'école et d'entraînement, des écoles de haute formation comme celles de Saint-Yan, pour le vol à moteur, ou Challes-les-Eaux, de Pont-Saint-Vincent, de la montagne Noire et d'autres encore. On ne sait pas qu'il y a de hauts lieux comme les Alpilles où soufflent à la fois le mistral et l'esprit (*Très bien!*

très bien!) et où l'on fait des choses extrêmement sérieuses et solides, ne serait-ce que de solides records. C'est cela le travail de l'aviation légère et sportive.

C'est pour ces raisons que je souhaiterais pour ma part que désormais on dise, par exemple, service de formation aéronautique et des sports aériens, mais qu'on ne dise plus — même dans le présent budget — aviation légère et sportive. Ce sera pour ceux qui ont des buts si nobles, si grands, qui servent le pays d'une manière aussi magistrale, une qualification plus convenable. J'espère qu'on abandonnera ces initiales S. A. L. S. pour les remplacer par d'autres.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Pour ma part, je suis tout disposé à mettre à l'étude cette proposition; l'étude d'ailleurs ne doit pas être très longue.

Toutefois, M. Couston pensera sans doute avec moi que ce n'est pas ce soir que nous pourrons modifier cette dénomination. En tout cas, il peut compter sur mon appui pour qu'après étude cette question soit réglée dans le sens qu'il souhaite.

M. Paul Couston. Je vous en serai très reconnaissant.

M. le président. M. Midol a déposé un amendement n° 5 rectifié tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 31-62.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Mesdames, messieurs, dans sa première intervention, M. le ministre des travaux publics nous a indiqué qu'il avait accordé à 25 p. 100 du personnel intéressé la prime de rendement et de technicité prévue par les accords du 23 décembre 1953 qui ont terminé la grève du personnel de l'aviation civile.

Mon amendement a pour but de demander le respect intégral des engagements pris, c'est-à-dire le payement de cette prime, selon les taux prévus, à tout le personnel intéressé.

Mais M. le ministre a dit également qu'il avait été obligé de procéder à des avances, car le budget de 1954 n'avait pas prévu les crédits correspondants. Or j'ai examiné attentivement le budget qui nous est présenté et n'ai trouvé aucun crédit destiné à appliquer les engagements pris.

J'ai lu que les mesures acquises concernent des revisions indiciaires, des créations d'emplois, des indemnités de responsabilité. Les mesures nouvelles concernent des créations d'emplois, mais il n'y a aucun crédit pour les indemnités dont il est question.

Il est donc indispensable que des crédits soient prévus, et c'est pour permettre au Gouvernement de les prévoir et de les attribuer que je transforme mon amendement indicatif de mille francs en une demande de disjonction du chapitre, en demandant au Gouvernement d'inscrire ces crédits lorsque ce chapitre reviendra en discussion devant l'Assemblée nationale.

En outre, nous demandons le scrutin.

M. le président. M. Midol demande la disjonction du chapitre 31-62.

La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Effectivement, le fascicule dont dispose M. Midol porte une prévision de 50 millions pour opérer le relai budgétaire qui avait été envisagé.

Au chapitre 34-52, page 52, du fascicule, figure d'une part un crédit de 8.058.000 francs et d'autre part au chapitre 31-32 est inscrit un crédit de 41 millions de francs.

Par conséquent, je crois que M. Midol a satisfaction.

M. Lucien Midol. Alors, je reprends mon amendement indicatif en ce qui concerne l'extension à tout le personnel de l'indemnité qui a été versée à un quart seulement de ce personnel.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Je comprends le maintien de cet amendement, mais j'indique à M. Midol que, d'après les indications que j'ai reçues, jamais l'engagement que la prime serait versée à la totalité du personnel n'a été pris.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Midol.

M. Auguste Tourtaud. Monsieur le président, vous n'avez pas demandé l'avis de la commission des finances ?

M. le président. La commission des finances, comme le Gouvernement, intervient quand elle le désire.

Je mets aux voix l'amendement de M. Midol.

(*La première partie du vote à main levée a lieu.*)

M. Auguste Tourtaud. M. Midol avait demandé le scrutin, monsieur le président.

M. le président. C'est inexact.

M. Auguste Tourtaud. Je regrette de vous contredire, monsieur le président, M. Midol avait demandé le scrutin.

M. le président. M. Midol a demandé le scrutin sur la disjonction du chapitre, puis il a retiré sa demande de disjonction, et repris son amendement, mais n'a pas demandé le scrutin sur cet amendement.

M. Auguste Tourtaud. Alors nous le demandons.

M. le président. Il est trop tard, le vote est commencé.

(*La seconde partie de l'épreuve a lieu.*)

M. le président. L'amendement n'est pas adopté.

M. Auguste Tourtaud. Il n'y a pas eu d'épreuve contraire, monsieur le président.

M. le président. Quand on veut donner des leçons, monsieur Tourtaud, il faut suivre plus attentivement le debat.

M. Gilles Gravoille. Nous n'avons pas voté.

M. le président. Le vote a été parfaitement régulier.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-62, au chiffre de 30 millions 114.000 francs.

(*Le chapitre 31-62, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-63. — Bases aériennes. Ouvriers permanents — Salaires et accessoires de salaires, 82.514.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 31-71. — Aviation légère et sportive. — Rémunérations principales, 110.771.000 francs. »

M. Couston a déposé un amendement n° 18 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Cet amendement n'a pas d'autre objet que d'inviter le Gouvernement à appliquer au personnel navigant les dispositions de la loi du 4 avril 1953 portant statut du personnel navigant professionnel de l'aviation civile.

Actuellement, le personnel navigant du S. A. L. S. — puisque ce sont toujours ses initiales (*Sourires*) — n'a pas encore bénéficié des dispositions prévues par ladite loi, notamment de celles qui concernent les salaires.

Je sais, monsieur le ministre, que vous avez fait un effort notoire dans l'actuel budget, mais il comble seulement des retards de payement et ne prévoit rien pour l'avenir.

En effet, les rémunérations du personnel navigant ont été fixées par référence à des indices déterminés par le classement hiérarchique des fonctionnaires titulaires. Les moniteurs, qui représentent 80 p. 100 de ce personnel, sont classés à des indices allant de 250 à 330, ce qui correspond à un salaire moyen de 502.000 francs, auquel s'ajoutent l'indemnité de résidence de 119.000 francs et une indemnité professionnelle annuelle de 130.000 francs, soit un salaire brut moyen mensuel de 62.580 francs.

Or l'examen du fascicule budgétaire pour 1954 révèle que certains personnels navigants appartenant au S. G. A. C. C. touchent des salaires beaucoup plus importants, et nul ne voudrait les regretter, mais il n'empêche qu'un grand nombre de salariés du S. A. L. S. qui appartiennent au personnel navigant n'ont pas le salaire auquel ils ont droit.

C'est pourquoi je vous demande instamment l'application de l'arrêté du 20 septembre 1954 fixant les éléments de rémunération du personnel navigant de l'aéronautique civile, catégorie du travail aérien.

Il importe de donner à ce personnel un traitement fixe mensuel et les primes de vol calculées sur la base de trente heures de vol mensuel.

Mon intervention, dans sa seconde partie, intéresse la transformation des postes d'agents contractuels du service de l'aviation légère et sportive en emplois de titulaires. Actuellement, la seule possibilité offerte à la direction du S. A. L. S. pour permettre la titularisation de son personnel contractuel non navigant ne peut lui être donnée que par la loi du 3 avril 1950 portant réforme de l'auxiliariat.

Or les conditions dans lesquelles peuvent être intégrés les agents sollicitant le bénéfice de cette loi sont telles qu'elles se traduisent en fait par des diminutions sensibles de salaires.

En effet, les agents ayant moins de dix ans d'ancienneté — et c'est pratiquement la presque totalité du personnel — se verraient reclassés à l'échelon de debut de leur catégorie et perdraient ainsi tous les avantages d'avancement acquis depuis leur entrée en service.

Il convient d'observer que, le service de l'aviation légère et sportive ayant été créé depuis neuf ans, il est difficile d'exiger du personnel une ancienneté de dix ans, et que, les agents en cause percevant de faibles salaires, une diminution de traitement de plusieurs milliers de francs par mois les empêche de demander le bénéfice de cette intégration.

Enfin, le S. A. L. S. est le seul service du S. G. A. C. C. qui n'ait pas bénéficié, au cours des dernières années, des larges mesures d'intégration appliquées au personnel des autres directions.

Dans ces conditions, il semble indispensable, si l'on tient à titulariser ces agents, et afin d'éviter une injustice flagrante à l'égard des autres directions, de prévoir des dispositions permettant d'intégrer le personnel non navigant du S. A. L. S. dans un cadre de titulaires, à un traitement égal ou au moins voisin du traitement actuel.

Cette mesure s'impose, me semble-t-il, pour un organisme qui rend de si grands et de si nobles services au pays et à toute la jeunesse de France. Je ne veux pas revenir sur ce que j'ai dit précédemment, mais que cela soit pour moi l'occasion de rendre hommage au distingué et dévoué directeur du service de l'aviation légère et sportive, à ses collaborateurs directs, à tous ses collaborateurs de tous services, pour la grande œuvre qu'ils accomplissent, en pleine union avec la F. N. A., que je salue au passage, auprès de la jeunesse et des milieux aéronautiques de France. On leur doit trop pour qu'on ne réponde pas aux souhaits qu'exprime mon amendement. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. En ce qui concerne la troisième partie de votre intervention, je vous réponds que la porte n'est pas fermée pour une intégration ultérieure.

En ce qui concerne la deuxième partie, il n'appartient à personne, pas même au Gouvernement, de modifier les conditions d'application de la loi.

En ce qui concerne la première, il est dans l'intention du Gouvernement d'appliquer la loi.

M. Paul Couston. C'est-à-dire que je dois me considérer comme partiellement satisfait... (*Sourires*)

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Bien satisfait !

M. Paul Couston. ...et que je dois...

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Retirer complètement votre amendement. (*Rires.*)

M. le président. Monsieur Couston, acceptez-vous de retirer complètement votre amendement ?

M. Paul Couston. Sur la foi des paroles que vient de prononcer M. le ministre, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 31-71 au chiffre de 110.771.000 francs.

(*Le chapitre* 31-71, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 31-72. — Aviation légère et sportive. — Indemnités et allocations diverses, 25.263.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-91. — Personnel militaire. — Soldes et indemnités, 67.582.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 31-92. — Indemnités résidentielles, 1.018.617.000 francs. » — (*Adopté.*)

3e partie. — Personnel en activité et en retraite. — Charges sociales.

« Chap. 33-91. — Prestations et versements obligatoires, 1.025.144.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 33-92. — Prestations et versements facultatifs, 18.823.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 34-01 :

4e partie. — Matériel et fonctionnement des services.

« Chap. 34-01. — Administration centrale. — Remboursement de frais, 16.568.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Je dois signaler à l'Assemblée qu'une lettre rectificative du Gouvernement comporte sur ce chapitre une diminution de 2.450.000 francs, qui est la conséquence du retrait de la demande de création de postes d'attachés de l'air.

Le crédit demandé est donc de 14.118.000 francs.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-01 au nouveau chiffre de 14.118.000 francs.

(*Le chapitre* 34-01, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-02. — Administration centrale. — Matériel, 41.032.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Une lettre rectificative du Gouvernement comporte une diminution de 1.750.000 francs, conséquence du retrait de la demande de création de postes d'attachés de l'air.

Le crédit demandé est donc de 39.282.000 francs.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-02, au chiffre nouveau de 39.282.000 francs.

(*Le chapitre* 34-02, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 34-21. — Navigation aérienne. — Remboursement de frais, 112.900.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-22. — Navigation aérienne. — Matériel, 611.312.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-23. — Navigation aérienne. — Dépenses de sauvetage en mer et à terre, 88.060.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-31. — Groupement aérien. — Matériel, 248.276.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La lettre rectificative comporte une augmentation de 2.500.000 francs qui porte le crédit demandé à 250.776.000 francs, en raison du rétablissement des crédits afférents aux voyages de fin d'études de l'école nationale de l'aviation civile.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-31 au chiffre nouveau de 250.776.000 francs.

(*Le chapitre* 34-31, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-41. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Remboursement de frais, 8.011.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La lettre rectificative augmente ce crédit de 2.200.000 francs pour la même raison qu'au chapitre 34-31.

Le crédit demandé est donc maintenant de 10.211.000 francs.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-41 au chiffre nouveau de 10.211.000 francs.

(*Le chapitre* 34-41, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

« Chap. 34-42. — Ecole nationale de l'aviation civile. — Matériel, 42.861.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-51. — Météorologie nationale. — Remboursement de frais, 65 millions de francs. »

M. Barthélemy a déposé un amendement, n° 4, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Barthélemy.

M. André Barthélemy. Les raisons qui m'ont fait déposer cet amendement ont été développées précédemment. Je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-51.

(*Le chapitre* 34-51, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-52. — Météorologie nationale. — Matériel, 597.899.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-53. — Météorologie nationale. — Armement et fonctionnement des navires météorologiques stationnaires, 175 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-61. — Bases aériennes. — Remboursement de frais, 51.638.000 francs. »

M. Midol a déposé un amendement, n° 7, rectifié, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je retire l'amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-61.

(*Le chapitre* 34-61, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-62. — Bases aériennes. — Matériel, 248.500.000 francs. »

M. Midol a déposé un amendement, n° 15, tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. A l'occasion de la discussion de la partie du budget de 1954 concernant l'aéroport de Paris, j'ai, à la tribune de l'Assemblée, attiré l'attention du ministre de tutelle de l'aéroport de Paris sur des mesures de déplacement arbitraire envisagées par la direction de cet établissement public et visant des ingénieurs des travaux publics de l'Etat en service à Orly et au Bourget.

J'ai à nouveau, par une question écrite en date du 9 février, attiré l'attention de M. le ministre sur le choix des ingénieurs proposés pour ce déplacement d'office qui, pour deux d'entre eux au moins, est basé sur des critères n'ayant rien à voir avec la façon de servir de ces fonctionnaires, critère racial pour l'un, critère idéologique pour l'autre.

J'ajoute que le second est resté en service jusqu'à ces derniers temps. Il a tracé les plans du nouvel aéroport et fait procéder à son inauguration.

Dans sa réponse du 11 mars 1954, M. le ministre me promettait, entre autres, de me tenir directement informé de la suite définitive donnée à cette affaire.

Or, je n'ai en fait reçu de M. le ministre aucune information à ce sujet.

Cependant, je crois savoir que les intéressés ont comparu récemment devant les commissions administratives paritaires les concernant, lesquelles, après avoir entendu leur défense, n'ont conclu en faveur du déplacement qu'au bénéfice de la voix prépondérante du président, membre de la délégation administrative, quatre voix s'étant prononcées pour et quatre voix contre.

Un arrêté de mutation soumis à la signature de M. le ministre n'est pas encore sorti de son cabinet. Cependant, l'aéroport de Paris a disposé des postes des intéressés, qui se trouvent ainsi sans emploi bien que légalement ils soient toujours rémunérés par l'aéroport.

Mon intervention a pour objet, puisque ces agents sont toujours officiellement affectés à l'aéroport de Paris où ils n'occupent aucune fonction et sont payés en réalité à ne rien faire, d'obtenir de M. le ministre qu'il prenne le plus rapidement possible une décision afin que cesse cette situation anormale.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Il est certain qu'il faut faire cesser rapidement toute situation anormale.

M. Lucien Midol. Je remercie monsieur le ministre et je souhaite que les décrets actuellement en instance à votre cabinet soient signés le plus rapidement possible.

Je retire mon amendement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-62, au chiffre de 248.500.000 francs.

(*Le chapitre* 34-62, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 34-71. — Aviation légère et sportive. — Remboursement de frais, 5.387.000 francs. « — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-72. — Aviation légère et sportive. — Matériel, 238.745.000 francs. »

M. Couston a déposé un amendement tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Avec votre permission, monsieur le ministre et mes chers collègues, c'est un amendement « contre » que je transforme en amendement « pour ». (*Sourires.*)

Lorsque j'ai consulté ce chapitre avec plus de soin, je me suis aperçu qu'à l'article 5, un crédit de 3 millions de francs avait été ajouté pour « participation à l'instruction et à l'entraînement du personnel du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale dans les centres ».

C'est une initiative excellente. Soyez-en félicité, monsieur le ministre, car il est vraiment nécessaire qu'un personnel breveté pilote et de formation aéronautique puisse enfin piloter de temps en temps et avoir l'occasion de garder le contact. Vous l'avez décidé, c'est fort bien.

Permettez-moi de vous dire maintenant que des problèmes vont se poser dans la région parisienne. Est-il exact que, dans un rayon de 120 kilomètres autour de Paris, il soit question de réduire certaines activités de l'aviation légère et sportive et, plus spécialement, du vol à voile ?

C'est un problème dont j'entends parler quelquefois et, lorsqu'on a l'habitude de fréquenter les aéro-clubs ou les centres nationaux, on y entend toutes sortes de nouvelles, y compris celle-là.

Si elle est fausse, tant mieux. Je comprends parfaitement qu'un problème puisse se poser pour les appareils de ligne, pour la sécurité de leur espace aérien. Qu'on leur attribue des parcours déterminés, encore qu'il soit peu indiqué que les avions de ligne empruntent, dans l'approche Ouest d'Orly, des parcours comme celui de Beynes, Chavenay, Guyancourt, Buc, Toussus.

En effet, il ne faut pas courir le danger de rencontrer en l'air des gens qui, pratiquant le vol à voile, sont beaucoup moins maîtres de leur vol, quelles que soient leurs qualités personnelles de pilote, que ceux qui utilisent des avions « bi » ou « quadri », mûs par des moteurs très sûrs et à pilotage rigoureux.

Je voudrais avoir une assurance au sujet de cette zone que l'on considère comme menacée.

Je vous remercie donc, monsieur le ministre, d'avoir pris les mesures indispensables qui permettent aux aviateurs de poursuivre un entraînement particulièrement nécessaire aux gens de métier, mais il faut signaler le danger que représente, pour ceux qui s'entraînent aux abords Ouest de Paris, la rencontre de ces appareils volants qu'on appelle des hélicoptères et qui évoluent actuellement tout près du terrain de Guyancourt et sur cet aérodrome, dans cette région fréquentée par des avions légers et lourds.

Les hélicoptères sont des appareils sans voilure; on ne sait jamais d'où ils viennent et où ils vont. C'est un peu comme s'ils ne le savaient pas eux-mêmes. Il est ennuyeux, pour un aviateur à l'aile, de rencontrer dans l'axe d'hélice, en tout cas dans son axe de vision, un de ces appareils dont on ne peut prévoir la ligne de direction.

Je crains qu'un jour des accidents ne se produisent, car les hélicoptères, visiblement, ne sont pas faits pour s'entraîner sur les mêmes terrains que les avions ou autres appareils qui ne sont pas, eux, hélicoptères.

Je dénonce ici le danger qu'une telle fréquentation, si j'ose dire, représente pour les uns et pour les autres et je voudrais, en définitive, obtenir une double assurance, en réponse aux deux questions que j'ai évoquées.

On pourrait, par exemple, envoyer les hélicoptères au delà de cette limite de 120 kilomètres de Paris, ce qui arrangerait tout le monde et probablement les pilotes d'hélicoptères eux-mêmes.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Couston ?

M. Paul Couston. Non, monsieur le président, je le retire.

M. le président. L'amendement est retiré.

M. le rapporteur. Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La commission des finances a opéré un abattement de 1.000 francs sur les crédits du chapitre 34-72, pour présenter au Gouvernement une observation en ce qui concerne les agréments accordés aux aéroclubs.

L'Assemblée avait décidé, lors de débats précédents, d'accorder cet agrément à un nombre d'aéro-clubs assez réduit comprenant tous ceux qui ont une réelle activité, afin de pouvoir effectivement les aider, les crédits mis à leur disposition n'étant pas considérables.

Or, actuellement, 235 aéro-clubs sur 500 ont reçu l'agrément prévu par l'arrêté du 5 avril 1952, alors que primitivement, d'après les déclarations du Gouvernement, 120 ou 130 seulement devaient l'obtenir.

En ce qui concerne le vol à voile, nous avions voulu également réaliser une concentration des centres interclubs, et il semble que, dans ce domaine, cette politique ait été abandonnée.

La commission des finances pose ces questions au Gouvernement, en les appuyant d'un abattement indicatif de 1.000 francs.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. Couston m'a posé, en somme, deux questions. Elles concernent, l'une la liberté d'action pour l'entraînement au vol à voile, l'autre un danger pour tous.

Il existe actuellement une commission mixte de la S. A. L. S.-D. N. A., j'emploie encore ces initiales, monsieur Couston.

M. Paul Couston. C'est aimable de votre part, monsieur le ministre, de me dire que vous les employez pour la dernière fois.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Cette commission étudie le problème afin d'aboutir à des solutions aussi libérales que possible.

En ce qui concerne la nécessité d'opérer la concentration des planeurs, le Gouvernement est d'accord avec le rapporteur. A l'heure actuelle nous avons 110 centres, et je n'ai pas l'intention d'en accroître le nombre.

S'il doit y avoir une modification, ce doit être dans le sens d'une diminution plutôt que d'une augmentation, à condition qu'on ne supprime pas les centres dont l'activité et l'utilité sont incontestables.

Pour ce qui est du nombre des aéro-clubs, je ne reviens pas sur ce que j'ai dit tout à l'heure à la tribune et qui a été de nouveau exposé, bien mieux que par moi-même, par M. Couston.

J'indique seulement qu'en juillet 1953, il existait 140 aéro-clubs agréés et qu'en juin 1954, lorsque j'ai pris mes fonctions, en en comptait 255. Depuis cette date aucun agrément n'a été donné.

Je pense que cette précision permettra à la commission des finances de voir dans quel sens s'exerce l'action du Gouverne-

ment et qu'elle voudra bien renoncer à son abattement indicatif, puisque nous sommes en communion d'esprit avec elle.

M. le président. Monsieur Couston, maintenez-vous votre amendement ?

M. Paul Couston. Non, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur Cette précision nous conduit au contraire à maintenir l'abattement.

Nous nous trouvons déjà en face d'une inflation caractérisée. Il faut donc que figure dans les textes le désir exprimé par la commission des finances, et nous l'espérons par l'Assemblée, de voir utiliser heureusement les fonds qui sont mis à notre disposition. Il importe qu'on trouve dans les prochains documents budgétaires trace de ce qui a été dit ce soir et que nous appuyons par le maintien de l'abattement de 1.000 francs.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Dans cet esprit, le Gouvernement accepte l'abattement.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-72, au chiffre de 238.745.000 francs, proposé par la commission.

(*Le chapitre 34-72, mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 34-81. — Transports aériens. — Formation et examens en vol du personnel navigant nécessaire au transport aérien commercial, 21.500.000 francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Par lettre rectificative, le Gouvernement propose pour ce chapitre une augmentation de 13.500.000 francs, ce qui porte le crédit à 21.500.000 francs.

Il s'agit là d'un ajustement aux besoins réels des crédits destinés au remboursement au centre d'instruction et d'équipement de transport du secrétariat d'Etat à l'air, des frais de formation du personnel navigant.

C'est une régularisation. La commission des finances est d'accord sur la lettre rectificative.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 34-81, au chiffre de 21.500.000 francs.

(*Le chapitre 34-81, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 34-91. — Loyers et indemnités de réquisition, 95 millions 800.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-92. — Achat, entretien et fonctionnement du matériel automobile, 256.884.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-93. — Remboursements à diverses administrations, 781.559.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 34-94. — Loyers et indemnités de réquisition. — Payements pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

« Chap. 34-95. — Personnel militaire. — Remboursement de frais, 24.329.000 francs. » — (*Adopté.*)

5e partie. — Travaux d'entretien.

« Chap. 35-61. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes, 1.018.602.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 35-62. — Bases aériennes. — Travaux d'entretien des immeubles et des bases aériennes. — Travaux effectués pour le compte d'autres départements ministériels. » — (Mémoire.)

7e partie. — Dépenses diverses.

« Chap. 37-91. — Frais de justice et réparations civiles, 25.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 37-92. — Emploi de fonds provenant de legs ou de donations. » — (Mémoire.)

8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 38-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (moyens des services). » — (Mémoire.)

« Chap. 38-92. — Dépenses des exercices clos (moyens des services). » — (Mémoire.)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 43-91 :

TITRE IV. — INTERVENTIONS PUBLIQUES

3e partie. — Action éducative et culturelle.

« Chap. 43-91. — Subventions diverses, 242.112.000 francs. »

M. Dufour a déposé un amendement n° 6 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Dufour.

M. André Dufour. Depuis plusieurs années, nous demandons qu'une aide plus grande soit accordée aux aéroclubs.

Certes, un résultat a été obtenu puisque, depuis 1953, une prime par cheval-heure de vol est accordée à certains aéroclubs.

Mais, contrairement à ce qu'on voudrait faire croire, cette prime n'équivaut pas — tout au moins, c'est notre avis — à la détaxation de l'essence, que nous n'avons cessé de réclamer.

De plus, cette prime n'est pas versée à tous les aéroclubs. 200 ou 235 aéroclubs en bénéficient, alors qu'il y en a 500 en France.

Les aéroclubs de petites localités, qui ont cependant un très grand mérite, ne sont pas aidés.

J'ai eu l'occasion d'assister à plusieurs manifestations d'aéroclubs locaux dans le département de l'Isère. Leurs dirigeants m'ont fait part de leurs difficultés et ont été unanimes à demander, d'une part, l'extension de la prime à tous les aéroclubs et, d'autre part, la détaxation de l'essence.

Nous avons déjà signalé dans cette Assemblée — nous n'avons pas été les seuls, d'ailleurs — qu'alors que la détaxation de l'essence est accordée pour les sports nautiques, elle ne l'est pas pour les sports aériens.

L'année dernière, au cours de la discussion de ce même budget, sur cette même question, le ministre d'alors avait déclaré : « Je ferai tous mes efforts pour défendre au sein du Gouvernement le principe d'un allégement de la taxe sur l'essence, vraiment trop lourde ».

Nous ne savons pas si les efforts promis ont été faits au sein de l'ancien gouvernement. Ce que nous savons, c'est que le nouveau Gouvernement ne nous accorde pas ce que veulent les aéroclubs : la détaxation de l'essence à tous les aéroclubs.

C'est le sens précis que nous donnons à notre amendement que nous demandons à l'Assemblée de voter, et nous espérons que cette fois le Gouvernement en tiendra compte.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Dufour.

(*Après une épreuve à main levée, déclarée douteuse par le bureau, l'Assemblée, par assis et levé, adopte l'amendement.*)

M. Marcel Noël. Ces messieurs de la droite ont voté contre !

M. le président. Il s'en faudrait de peu que nous puissions terminer ce budget ce soir. Je rappelle aux orateurs que tous les temps de parole sont épuisés.

M. Couston a présenté un amendement n° 20 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit du chapitre 43-91.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Monsieur le président, je vous promets d'être bref.

L'année dernière ou il y a deux ans, un matériel assez important a été vendu aux aéroclubs, à titre symbolique.

Ces avions étaient des *Stamp* qui, si ma mémoire est fidèle, leur avaient été vendus 1.000 francs. Mais après un service de 600 ou 700 heures — cellule ou moteur, je ne sais pas exactement — il faut reviser ces appareils, et cette revision revient à 1 million de francs, en gros, cellule et moteur.

Or, les crédits inscrits sont tellement insuffisants que nous risquons d'empiler un certain nombre d'avions, qui sont au fond de bons appareils, et qui pourraient encore voler si les crédits d'entretien nécessaires étaient votés.

Cette réduction indicative n'avait d'ailleurs pas d'autre but que de demander que l'on examine mieux le problème du matériel au cours de la discussion du budget.

Je sais que les spécialistes l'ont fait avec beaucoup de discipline et d'attention, mais je m'aperçois que chaque année nous sommes en présence du même problème.

Je voudrais citer un exemple. Il existe un aéroclub des journalistes parlementaires. Il a été créé grâce à un magnifique effort de leur part, et ils sont un certain nombre à y exercer une très belle et très noble activité.

Or, actuellement, le *Stamp* qui a été mis à la disposition des journalistes parlementaires est au bout de ses heures de vol. Comme ils n'ont que cet appareil, ils ne pourront plus voler.

Tout cela est donc lié au problème des crédits de matériel.

Nous évoquerons tout à l'heure d'autres problèmes, les problèmes d'achat, par exemple. C'est excellent. Mais il faut d'abord entretenir le bon matériel. On achètera ensuite du neuf, mais commençons par le commencement et utilisons d'abord celui qui est en service.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le Gouvernement est tellement d'accord avec M. Couston qu'il a prévu cette année un crédit de 20 millions de francs, précisément pour la réparation de ce matériel.

M. Paul Couston. C'est très bien, mais c'est insuffisant.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. J'entends bien, mais je demande à M. Couston de tenir compte du fait que c'est un premier pas. Seul le premier pas coûte et marque un tournant pour l'avenir.

M. le président. Maintenez-vous votre amendement, monsieur Couston ?

M. Paul Couston. Non, puisqu'il nous est promis que les pas suivants coûteront à la fois plus et moins cher.

J'enregistre, sans commenter, parce que nous n'avons pas de temps.

M. le président. L'amendement de M. Couston est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 43-91 au nouveau chiffre de 242.111.000 francs résultant de l'adoption de l'amendement de M. Dufour.

(*Le chapitre* 43-91, *mis aux voix avec ce chiffre, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 45-61 ;

5e partie. — Action économique.
Subventions aux entreprises d'intérêt national.

« Chap. 45-61. — Subventions d'exploitation et garanties d'intérêts, 1.064.238.000 francs. »

M. Midol a déposé un amendement n° 16 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. A l'occasion de la discussion de ce chapitre, je désire attirer l'attention de l'Assemblée nationale sur un problème très douloureux soulevé par les expropriations actuellement en cours à l'aéroport d'Orly.

Près de 400 expropriations touchant 700 personnes sont prévues. Le décret-loi du 30 septembre 1953 prévoit le relogement des expropriés, mais sous la forme de construction, par l'administration de l'aéroport, d'immeubles dans lesquels on installera comme locataires les propriétaires frustrés des avantages secondaires, comme le jardin, et dont le loyer sera celui des habitations à loyer modéré.

Les expropriés recevront en outre une indemnité d'expropriation calculée sur la valeur vénale, et non réelle, et amputée d'un pourcentage de 30 p. 100, si mes renseignements sont exacts.

La plupart des expropriés sont obligés d'accepter une telle proposition, car, par suite de la pénurie de logements, ils ne trouvent rien ailleurs pour se loger.

Ils ne peuvent pas songer à reconstruire, l'indemnité d'expropriation calculée sur la valeur vénale ne leur permettant pas de le faire.

D'autre part, presque tous les expropriés sont trop âgés pour bénéficier des avantages accordés aux candidats à la construction.

Il existe encore de nombreux autres motifs de grief, comme le prix des terrains, mais je ne voudrais pas alourdir mon intervention.

Ces questions avaient été posées à M. le ministre dans une audience qu'il avait accordée au comité des expropriés. Je renouvelle la demande qui avait été faite et qui n'a pas encore reçu de réponse : accorder aux expropriés qui s'engagent à reconstruire dans un délai déterminé une indemnité égale au prix de la reconstruction.

Cette mesure aurait pour ces braves gens qui ont tant peiné et voudraient terminer leurs vieux jours dans un pavillon avec jardin, une grande valeur morale. Mais elle serait aussi une économie, car cette indemnité serait inférieure à celle qui se compose du cumul du prix du logement qui sera construit par l'aéroport et le montant de l'indemnité d'expropriation allouée, même amputée de 30 p. 100.

C'est pourquoi je demande à M. le ministre de faire poursuivre les enquêtes qu'il avait entreprises et qu'il avait promises, afin de donner satisfaction aux expropriés dans toute la mesure du possible.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. Le rapport de la commission des finances fournit, aux pages 61, 62, 63, des renseignements précis à ce sujet.

Mais j'indique à M. Midol que mes services sont en effet chargés pour l'instant d'étudier de quelle manière on pourrait combler le décalage entre la valeur vénale et la valeur de reconstruction.

Ceci intéresse un certain nombre de sinistrés propriétaires, une cinquantaine sur les 306. Nous espérons aboutir assez rapidement à une solution qui respecte à la fois l'équité et la législation.

M. le président. Monsieur Midol, maintenez-vous votre amendement ?

M. Lucien Midol. Il y a certainement plus de cinquante sinistrés intéressés, contrairement à ce qu'indique M. le ministre.

J'ai, en effet, assisté à une assemblée de ces sinistrés et leur avocat-conseil a fait état d'un plus grand nombre de décisions.

Il a fait surtout état de pressions que l'aéroport exerce pour essayer d'obtenir un accord amiable. On menace même de déposer les sommes proposées à la caisse des dépôts et consignations. Les sinistrés ne percevraient ces indemnités que dans la mesure où ils auraient accepté les propositions de l'aéroport.

Je crois même qu'il serait nécessaire d'armer — si je puis m'exprimer ainsi — le ministre pour continuer les pourparlers en faveur des expropriés. C'est pourquoi le maintiens mon amendement et que je demande à l'Assemblée de l'adopter.

M. le président. Je mets aux voix l'amendement de M. Midol.

(*L'amendement, mis aux voix, n'est pas adopté.*)

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 45-61, au chiffre de 1.064 millions 238.000 francs.

(*Le chapitre* 45-61, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 45-81. — Transports aériens. — Rémunérations des services d'intérêt général et subventions pour la couverture du déficit des lignes aériennes locales desservant les Etablissements français d'Océanie. »

La commission a disjoint ce chapitre.

Plusieurs orateurs ont demandé la parole.

Je signale que les groupes ont épuisé leur temps de parole. Je demande donc aux orateurs d'abréger leurs explications.

M. André Dufour. Je crois, monsieur le président, que le groupe communiste n'a pas abusé par rapport à d'autres.

M. le président. Personne, à mon avis, n'a abusé, mais tous les groupes ont usé d'une large tolérance.

M. André Dufour. Monsieur le président, il ne doit pas y avoir très longtemps que nous avons épuisé notre temps.

M. le président. C'est une question de fait. Vous me ferez la grâce de penser que ce n'est pas moi qui tiens cette comptabilité. Les services chargés de la tenir m'ont averti depuis un certain temps.

Ceci dit, je crois que j'ai fait preuve d'assez de tolérance pour mériter autre chose que la façon dont vous accueillez mes très modérées observations. (*Très bien! très bien!*)

La parole est à M. Marcel Noël.

Je lui demande, comme à tous les autres orateurs, de tenir compte de l'observation que je viens de faire.

M. Marcel Noël. A propos de la discussion du chapitre concernant les crédits alloués à Air France, je voudrais présenter certaines observations sur des méthodes de gestion qui tendent à discréditer et à liquider notre société nationale.

L'examen de la situation financière d'Air France appelle de notre part certaines remarques.

Une des charges les plus importantes est constituée par l'amortissement du matériel volant : plus de 2 milliards pour les huit premiers mois de 1954, contre 380 millions pour les huit premiers mois de 1953.

Cette charge varie du simple au double selon que l'amortissement d'un avion est calculé sur quatre ans, comme pour le Bréguet-Deux-Ponts, ou sur huit ans, comme pour le D C 6, dans certaines compagnies.

Nous concevons très bien que la flotte doive être amortie. Mais les conséquences sont différentes. Les durées d'amortissement doivent être revisées, à moins que l'on ne veuille démontrer la non-rentabilité du matériel français, ce qui ne serait pas pour nous surprendre.

La direction générale d'Air France n'a jamais su définir une politique générale, notamment en matière d'exploitation commerciale. Il s'ensuit des perturbations continuelles dans tous les domaines de son activité.

Des lignes sont ouvertes, puis abandonnées, après que les techniciens d'Air France ont défriché, prospecté la clientèle et mis en place personnel et matériel. Il est actuellement envisagé d'abandonner des lignes sur Londres, sur la Scandinavie et même Paris-Tokio.

Peut-être qu'avant d'ouvrir ces lignes une étude plus sérieuse de la question aurait pu éviter ces erreurs.

Mais si la présence française est estimée nécessaire sur ces parcours, il faut donner à notre compagnie nationale les moyens de l'assurer. Il ne faut pas abandonner des lignes pour qu'une compagnie privée vienne ensuite profiter de l'effort initial de démarrage. Au fond, c'est peut-être le but recherché.

Dans le domaine technique, les décisions sont aussi contradictoires.

Après avoir envisagé la fermeture du centre d'Alger en 1951, c'est celle du centre de revision de Toulouse qui est décidée. Une partie du personnel qualifié est mutée, entraînant une

dépense pour la compagnie. Puis l'idée est abandonnée et c'est le centre de Marignane qui est finalement sacrifié, malgré l'intérêt incontestable d'ateliers aux portes de la Méditerranée.

Le centre de Toulouse continue donc de fonctionner, heureusement d'ailleurs, car comment la société Air France aurait-elle pu faire face à ses travaux de revision s'il avait été fermé ?

Au Bourget, Air France a engagé des frais considérables d'aménagement dans les surfaces couvertes louées à l'aéroport de Paris pour l'implantation de ses ateliers qui fonctionnent dans de bonnes conditions.

Cependant, ces ateliers vont être abandonnés allégrement et transférés à Orly dans les hangars qu'Air France devra aménager pour ses besoins au prix de 4.500 francs le mètre carré au lieu de 1.800 francs au Bourget.

Plus de cinq cents travailleurs habitant les alentours du Bourget vont être contraints d'effectuer chaque jour trois heures de déplacement pour se rendre à leur travail. Il est fort probable qu'ils trouveront une résidence à proximité d'Orly puisque vous allez démolir 700 logements et qu'aucune mesure n'a été prévue pour reloger les expulsés.

Quant aux ateliers du Bourget, ils serviront aux concurrents d'Air France, les compagnies privées qui la combattent depuis longtemps. La satisfaction évidente des compagnies anglaises en constatant le report à Orly des lignes d'Air France sur l'Angleterre montre bien que si l'opération est intéressante pour elles, elle l'est beaucoup moins pour notre compagnie nationale.

La croissance rapide d'Air France, au lendemain de la guerre, pouvait expliquer certaines dépenses apparemment excessives. Mais il était nécessaire d'installer notre compagnie nationale dans les positions-clés.

Or, ce stade est dépassé; cependant, les gaspillages continuent: 70 millions de francs ont été dépensés pour l'édification du logement de fonction du représentant de la compagnie à Brazzaville; un pas de porte de 30 millions est payé pour un local sur les Champs-Elysées et il en coûtera encore 10 à 12 millions pour l'aménager au goût de la direction d'Air France afin d'y installer des bureaux. Des spécialistes en organisation sont engagés à raison de 450.000 francs par mois.

La liste des exemples serait fort longue à énumérer si le temps ne nous manquait pas.

La direction qui, après ces folles dépenses, constate que les prix d'Air France sont élevés, vient de prendre des décisions rigoureuses en matière d'économie: trop de télégrammes expédiés; ficelle de trop bonne qualité pour les empaquetages; lampes électriques trop longtemps allumées. Mais les responsables des dépenses excessives ne sont naturellement pas inquiétés.

La direction prend d'autres mesures d'économie. Au moment où le chef du Gouvernement s'adresse à la jeunesse, où il désigne au poste de secrétaire d'Etat à l'espérance le président de la sous-commission aéronautique, il décide la fermeture de l'école d'apprentissage d'Air France, unique en son genre, qui formait chaque année 60 apprentis destinés à la carrière aéronautique.

En ce qui concerne la flotte, la multiplicité des types d'avion a pour conséquence certaine d'aggraver les conditions économiques: multiplicité des pièces de rechange, adaptation du personnel navigant et non navigant aux divers types de machines. Cette diversité, d'ailleurs, a coûté, selon la haute direction, un milliard de francs à notre compagnie nationale.

L'achat des avions Comet M1 aurait sans doute mérité un examen plus sérieux. Nous aurions compris quelque hardiesse dans ce domaine si une production nationale avait été en cause; mais s'agissant d'une fabrication étrangère, Air France pouvait attendre que d'autres fissent l'expérience d'une formule aussi nouvelle. Combien de milliards coûtera cette précipitation ? Aux prix d'achat, il faut, en effet, ajouter les frais de formation des personnels, les dépenses de publicité, les frais d'un outillage devenu inutilisable.

La mise au point des avions Vickers Viscount a également coûté des centaines de millions. Il aurait été préférable de consacrer ces sommes à la production française.

Il y a cinq ans, notre industrie aéronautique avait mis au point un appareil, l'Armagnac. Il fut dénigré et personne n'en voulut. Sur 40 avions commandés à l'origine, 8 seulement furent construits; les pièces prévues pour la fabrication des 32 autres furent brisées et jetées à la ferraille. Puis, ceux qui furent construits servirent pour le pont aérien avec l'Indochine. Aujourd'hui, on trouve à l'Armagnac des qualités incontestables.

Remarquons en passant que les dirigeants d'Air France sont plus discrets sur les difficultés éprouvées avec le matériel étranger qu'ils ne le sont lorsqu'il s'agit de critiquer le matériel de construction française.

Nous ne parlerons pas de la question des pièces de rechange commandées aux Etats-Unis plutôt qu'aux usines françaises et dont le coût atteint 300 millions par mois.

La direction d'Air France veut, paraît-il, tenter de redresser la situation. Par quelle mesure ? Elle suspend toute embauche, même pour les remplacements, elle ordonne le renvoi des personnels saisonniers ou provisoires,

Il apparaît que les seules économies considérées comme possibles sont celles opérées sur le dos du personnel. Or, les dépenses de personnel vont sans doute diminuer; mais le compte d'exploitation va augmenter.

En effet, Air France confie déjà des travaux à d'autres sociétés privées. A la S. E. C. A. du Bourget, elle prépare un contrat pour l'entretien des avions par l'U. A. T. En cas de déroutement d'Orly sur le Bourget, l'entretien des avions Nord 2051 utilisés pour le poste sera fait par le constructeur.

Le personnel d'Air France qui connaît bien cette situation est mécontent. Il sait que, finalement, c'est lui qui fera l'essentiel des frais de cette carence voulue et organisée.

La productivité augmente sans cesse. Elle est passée de 9.000 tonnes-kilométriques payantes transportées par agent en 1950 à 15.208 au 1er juillet 1954. Mais les salaires, eux, n'ont pas varié, au contraire. Fin 1953, la prime de fin d'année fut la moitié de celle de 1952. Le statut du personnel prévu dans la loi de 1948 n'est pas appliqué dans ses dispositions relatives aux salaires, il l'est seulement dans sa partie touchant la discipline.

Chaque jour il est demandé au personnel des efforts supplémentaires qu'il accomplit par conscience et devoir professionnels, mais il a le sentiment, dans son immense majorité, que ses efforts sont inutiles étant donné les fautes de gestion dont il est le témoin et la victime.

Pour porter un jugement sur la gestion d'Air France, il serait injuste de s'en tenir à une comparaison des résultats financiers de notre société nationale et des compagnies privées. Trop souvent, les moyens de l'une sont mis au service des autres et ce, sans réciprocité. La plupart des personnels des compagnies privées, y compris les directions, sont issus d'Air France qui les a formés au cours de stages coûteux, mais qu'elle n'a pas su conserver par manque de souplesse ou par maladresse. D'autre part, ils ont conservé, avec Air France, beaucoup de liens et ils exercent encore une influence dont ils se servent au service de leur propre compagnie.

Il est beaucoup reproché à la direction d'Air France, notamment son manque de fermeté à l'égard des pouvoirs de tutelle. Cette absence de fermeté l'a amenée à une dépendance étroite qui lui enlève pratiquement toute initiative. Des retards s'ensuivent dans l'application des décisions urgentes. Il en résulte des lourdeurs administratives considérables et préjudiciables à la bonne marche de la société.

Le rôle des pouvoirs de tutelle devrait être d'aider Air France. Or, c'est le contraire qui existe. En particulier, le Gouvernement, donne des armes aux concurrents, aux adversaires, aux détracteurs de notre compagnie nationale. Nous assistons à une véritable trahison, à un véritable sabotage.

Air France est parfaitement viable. Des cadres compétents et expérimentés existent. Ils doivent être placés aux postes de responsabilité. Les pouvoirs de tutelle doivent aider cette compagnie nationale et non la saborder.

Il convient de pratiquer à l'égard du personnel une autre politique que celle qu'on mène présentement, une politique qui réserve ses rigueurs non aux exécutants honnêtes mais aux auteurs de gabegies inadmissibles et aux incapables recommandés.

Il faut faire droit aux revendications justifiées d'un tel personnel aux qualités exceptionnelles. Ce n'est que dans la mesure où les intérêts de la compagnie et ceux du personnel seront harmonieusement conciliés que s'affirmeront la pleine vitalité d'Air France et son prestige dans le monde.

En formulant ces critiques, nous avons la certitude de servir notre société nationale et d'apporter notre contribution à son indispensable redressement économique. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à Mme Rose Guérin, à qui je demande d'intervenir brièvement.

Mme Rose Guérin. Pour appuyer M. Noël qui vient de s'élever contre la liquidation de l'industrie aéronautique française, je veux apporter un seul fait concernant l'usine Morane-Saulnier de Puteaux.

Cette entreprise, dont le nom évoque le rayonnement de l'aéronautique française, employait 1.300 ouvriers et techniciens en 1947. Elle n'en compte plus que 375 et, le 27 octobre dernier, la direction a annoncé au comité central d'entreprise que 81 nouveaux licenciements étaient prévus.

Le personnel unanime, ouvriers et techniciens, syndicats C. G. T., C. F. T. C., Force ouvrière, s'oppose avec raison à cette mesure. Il indique notamment :

« Ce n'est qu'une première mesure prise dès novembre et si aucun élément nouveau n'intervenait dans un délai très proche, la disparition d'un bureau et d'un atelier d'études ayant fait leurs preuves serait l'une des prochaines mesures envisagées, mesures qui sont particulièrement préjudiciables à l'industrie aéronautique française. »

Sans entrer dans le détail du problème posé qui intéresse aussi le ministère de l'air, je veux souligner que Morane-Saulnier est particulièrement bien placé pour fournir les avions-écoles nécessaires aux écoles de pilotage. A cet égard, l'avion Morane 733 est considéré comme un bon appareil. Air France envisage l'achat de cinq avions-écoles et d'autres commandes d'écoles de pilotage seraient prévues. Pourquoi donc Morane-Saulnier ne reçoit-il pas ces commandes et n'est-il pas encouragé dans l'étude de nouveaux prototypes ? Pourquoi le Gouvernement se refuse-t-il à recevoir les représentants des syndicats du personnel ?

Mon intervention tend à obtenir l'assurance que des mesures seront prises pour que les 81 licenciements prévus chez Morane n'aient pas lieu, pas plus que la liquidation du bureau et de l'atelier d'études. (*Applaudissements à l'extrême gauche.*)

M. le président. La parole est à M. Bouret.

M. Henri Bouret. Le décret du 30 septembre 1953 portant aménagement du statut de la compagnie Air France disposait dans son article 2 que toutes les obligations à elle imposées dans l'intérêt général à dater du 1er janvier 1954 feraient l'objet de contrats préalables, assortis aux cahiers des charges, passés entre la compagnie d'une part, les collectivités publiques de la métropole et de la France d'outre-mer d'autre part, à des conditions à déterminer par décret pris en conseil d'Etat.

Je vous demande, monsieur le ministre, si les dispositions de ce décret pris par le précédent gouvernement ont été respectées avant votre prise de fonctions et, dans la négative, pour quelles raisons elles n'ont pas sorti à effet. Son intérêt me semblait important parce que les dispositions de ce texte me paraissaient faire droit à une exigence qui a été affirmée à maintes reprises dans des débats intéressant l'aviation civile et au cours desquels on demandait à la compagnie nationale de produire une comptabilité ligne par ligne.

Ceux de nos collègues qui suivent depuis plusieurs années les questions aéronautiques se souviennent que nous sommes à peu près tombés d'accord sur ce problème. Nous avons déposé à maintes reprises des amendements portant réduction indicative de crédits pour bien marquer la volonté du Parlement de voir clair dans la comptabilité d'Air France. Nous considérions qu'une comptabilité établie ligne par ligne était pour nous la seule manière de juger du bien-fondé, de l'étendue et de l'utilisation de la subvention qui nous est demandée.

M. Pierre Souquès. C'est exact.

M. Henri Bouret. Aujourd'hui, nous en sommes encore au régime de la subvention forfaitaire.

Certains de nos collègues essayent d'analyser les causes du déficit d'Air France. D'aucuns estiment que ce déficit est trop important; d'autres, au contraire, pensent que la compagnie nationale n'est pas suffisamment aidée. En mon âme et conscience, je le dis tout net, il m'est impossible de porter un tel jugement.

La subvention qui nous est demandée est forfaitaire. Elle pourrait être plus étendue si vraiment, comme vous nous l'avez dit cet après-midi, Air France est le grand service public qui doit être l'instrument principal du transport aérien français. Je pense qu'elle est trop élevée si, au contraire, Air France veut être une compagnie uniquement gérée selon les normes commerciales.

Je crois, en conclusion, que cette comptabilité ligne par ligne, que les compagnies maritimes, d'ailleurs, ont acceptée — vous le savez, monsieur le ministre, puisque vous contrôlez leur activité dans un autre secteur de votre ministère — je crois, dis-je, que cette procédure est la seule qui permette au Gouvernement et au Parlement de juger de la gestion et de l'intérêt des services rendus par la compagnie nationale.

Ce faisant, vous aurez abordé par un biais le fameux problème de la coordination pour lequel, lorsque vous aurez obtenu satisfaction sur ce point, la moitié du travail sera faite. (*Applaudissements.*)

M. le président. La parole est à M. le rapporteur pour avis.

M. le rapporteur pour avis. La commission des moyens de communication appuie l'intervention de M. Bouret. Elle nous en a fait la recommandation ce matin.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. J'indiquerai d'abord à Mme Rose Guérin que je ne suis nullement partisan de la liquidation de l'aéronautique française.

Le problème des avions-écoles ressortissait jusqu'à présent à l'aviation militaire. Dans le cadre des conversations entamées entre services militaires et civils, nous aurons probablement l'occasion de retrouver cette question.

En ce qui concerne la tenue ligne par ligne de la comptabilité d'Air France, je répondrai à M. Bouret que c'est là un sujet sur lequel j'ai demandé à mes collaborateurs d'approfondir leur étude afin qu'ils voient s'il est possible d'aboutir à cette présentation et, sinon, quelles raisons s'opposent à cette modalité.

La seconde partie de la question posée par M. Bouret concerne le décret, nécessaire d'ailleurs pour donner un fondement juridique aux contrats. J'indique à notre collègue que l'affaire était à l'arrêt quand j'ai pris mes fonctions. Depuis, le texte a été élaboré et soumis à la section spéciale du conseil d'Etat. Il doit être présenté à la prochaine séance de l'assemblée générale. Aussitôt après, c'est-à-dire incessamment, il sera publié au *Journal officiel*.

J'indique cependant à M. Bouret, sans anticiper sur la suite du débat, qu'il ne s'agit pas d'une subvention à la compagnie nationale. La volonté du Parlement s'est exprimée nettement sur ce point. Il s'agit de passer des contrats qui tiennent compte à la compagnie nationale de diverses sujétions, en particulier celle qui a trait à son caractère de service public.

Pour le reste, la compagnie nationale doit faire tous ses efforts, notamment dans l'ordre commercial, en vue d'équilibrer son exploitation.

M. Henri Bouret. Je vous remercie, monsieur le ministre.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Pour les raisons que j'ai exposées longuement cet après-midi et sur lesquelles je n'ai pas l'intention de revenir — à moins que certains ne le désirent — la commission des finances a disjoint ce chapitre.

En bref, le crédit prévu ne repose sur aucun fondement juridique et il ne couvre pas le déficit réel de la compagnie.

Il y a là une position qui reste à définir. Le Gouvernement ne nous a pas apporté d'éléments essentiels sur le montant des contrats qui doivent être établis selon les décrets de septembre 1953. Nous ne pouvons pas, dans ces conditions, chiffrer la différence entre le montant de ces contrats — qui représentent des services effectivement rendus — et le déficit actuel d'Air France. Nous ne savons pas quelle position le Gouvernement entend prendre en présence de cette différence.

En l'absence de précisions indispensables et qui seront, je pense, données rapidement puisque M. le ministre se préoccupe d'établir ces contrats, je ne crois pas que l'Assemblée puisse se prononcer sur un crédit déterminé. Aussi la commission des finances maintient-elle la disjonction du chapitre.

M. le rapporteur pour avis. La commission des moyens de communication est favorable à la disjonction.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Ainsi que je viens de l'exposer à M. Bouret et à l'Assemblée, le chiffre de 1.504 millions correspond à des contrats et non pas à des subventions; c'est un chiffre évaluatif. D'après les textes en vigueur, la compagnie Air France doit passer avec l'Etat des contrats pour des services rendus et être rémunérée intégralement pour les services rendus.

Les contrats sont, en effet, en cours d'établissement. Il s'agit d'une matière extrêmement difficile et chacun comprendra qu'aujourd'hui, 17 novembre, nous ne soyons pas encore en possession de l'ensemble de ces textes.

Dans ces conditions, le Gouvernement, tout en regrettant la disjonction, peut difficilement s'y opposer. Il annonce à l'Assemblée qu'une proposition complète lui sera présentée dans les plus brefs délais.

M. le président. Le Gouvernement semble accepter la disjonction.

M. le ministre des travaux publics. Il ne s'y oppose pas, monsieur le président.

M. le président. Je consulte l'Assemblée sur la disjonction du chapitre 45-81.

(*L'Assemblée, consultée, prononce la disjonction.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 48-91 :

8e partie. — Dépenses rattachées à des exercices antérieurs.

« Chap. 48-91. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance (interventions publiques). » — (Mémoire.)

Personne ne demande la parole ?

Je mets aux voix le libellé du chapitre 48-91.

(*Le libellé du chapitre 48-91, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 48-92. — Dépenses des exercices clos (interventions publiques). » — (Mémoire.)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 1er avec les chiffres résultant du vote de l'état A:

« Art. 1er. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses ordinaires de l'aviation civile et commerciale, pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 13.722.499.000 francs.

« Ces crédits s'appliquent:

« A concurrence de 12.416.150.000 francs, au titre III: Moyens des services;

« Et, à concurrence de 1.306.349.000 francs, au titre IV: Interventions publiques.

« Conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état A annexé à la présente loi. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 1er.

(*L'article 1er, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article* 2.]

M. le président. L'article 2 est réservé jusqu'au vote de l'article 2 *bis* et de l'état B.

[*Article* 2 bis.]

M. le président. Je donne lecture de l'article 2 *bis*.

« Art. 2 *bis*. — Sur les autorisations de programme antérieurement accordées, une autorisation de programme d'un montant de 150.500.000 francs est définitivement annulée au titre du chapitre 53-20: « Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique. »

Personne ne demande la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2 *bis*.

(*L'article* 2 bis, *mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Nous abordons maintenant l'état B:

ETAT B

SECTION II. — AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

TITRE V. — INVESTISSEMENTS EXECUTES PAR L'ETAT

3e *partie. — Transports, communications et télécommunications.*

« Chap. 53-20. — Equipement de l'aviation civile et commerciale en matériel aéronautique:

« Crédit de payement, 106 millions de francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. La lettre rectificative s'applique également à ce chapitre. Le Gouvernement propose une diminution de 164 millions de francs, réduisant ainsi le crédit de payement demandé à 106 millions. C'est une économie rendue possible par la résiliation du marché d'achat de quatre avions destinés au centre d'instruction et d'entraînement, suivant les décisions prises sur les autres chapitres par l'Assemblée nationale.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-20 au chiffre de 106 millions de francs.

(*Le chapitre* 53-20, *mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 53-22. — Expérimentation et essais d'utilisation de matériel aéronautique:

« Crédit de payement, 151.500.000 francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. « Chap. 53-24. — Participation de l'aviation civile et commerciale aux dépenses d'études, de prototypes et de premier établissement. »

La commission a disjoint ce chapitre.

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Il s'agit d'un chapitre sur lequel je me suis expliqué cet après-midi. Le Gouvernement nous demandait un crédit important. Il a présenté ce soir une lettre rectificative proposant une diminution de 220.500.000 F, mais ne nous a pas encore donné le détail de l'utilisation de ce crédit dans le domaine de la construction aéronautique.

La commission des finances avait pris une décision de disjonction de ce chapitre jusqu'à ce que le Gouvernement s'explique. Je serais très heureux si M. le ministre pouvait maintenant nous donner les précisions désirées.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Mes chers collègues, nous retrouvons là le problème capital de l'intervention de l'Etat en matière aéronautique. J'ai déjà eu l'occasion de vous exposer les lignes générales de cette politique qui a semblé admise par l'Assemblée, ainsi que les principes destinés à la mettre en œuvre.

Le Gouvernement a prévu un crédit de 5.275 millions de francs. Je suis en mesure de fournir à l'Assemblée de la manière la plus catégorique le mode d'emploi de la quasi-totalité de ce crédit. L'Assemblée jugera sans doute convenable une marge étroite, mais nécessaire pour des opérations qui pourraient apparaître brusquement en cours d'année.

Les propositions du Gouvernement sont les suivantes:

Tout d'abord, pour le Caravelle, qui représente un espoir qui ne sera pas déçu dans la mesure où nous irons très vite, il est prévu, pour l'achèvement du prototype: 2 milliards 300 millions.

Pour le lancement de la fabrication de cet appareil, dans le cas où nous devrions effectuer des payements dès l'exercice 1955, ce qui n'est pas absolument certain, 500 millions d'autorisations de programme sont prévus par précaution.

Un important crédit, 1 milliard 800 millions, sera affecté au prototype de l'avion bi-turbo-propulseur, moyen courrier et gros transporteur, dont j'ai parlé à la tribune.

Le comité du matériel, dont on disait qu'il devait encore tenir une ou deux séances, a le choix à cet égard entre deux appareils dont les caractéristiques sont voisines et dont les frais de construction — prototypes et essais — seront similaires.

Cette somme de 1 milliard 800 millions sera donc consacrée soit au Nord 2600, soit au HD 70.

Dans ces conditions, il nous restera 280 millions pour l'achèvement, la mise au point et le montage d'un moteur Wright sur le HD 32 et 150 millions pour l'étude du gyravion.

Enfin, comme je l'ai indiqué, une somme de 245 millions nous servira à parer à tous les aléas, à faire face à toutes les nouveautés possibles, ce qui constitue une marge normalement réduite.

Je demande à la commission des finances et à son rapporteur de bien vouloir considérer que les prévisions et les propositions du Gouvernement ont un caractère très ferme.

Dans ces conditions, alors que tout à l'heure je ne pouvais m'opposer rationnellement à la disjonction du chapitre 45-81 de l'état A, je demande cette fois, à la commission des finances, de bien vouloir renoncer à sa proposition.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Mes chers collègues, le document que nous remet maintenant le Gouvernement est très important. La commission des finances ne discute pas le montant du crédit, décidée qu'elle est à apporter à la construction aéronautique française le concours qui lui est nécessaire. Mais nous voulions des précisions: nous les avons. Elles représentent un programme qui nous paraît sérieux et je serais disposé à suivre M. le ministre des travaux publics et des transports.

Cependant, j'ai encore besoin de quelques précisions supplémentaires. Car lui-même dans son exposé, cet après-midi, nous a dit que le comité du matériel auquel il se référait avait encore besoin de deux séances pour se prononcer et établir son programme définitif.

Je demande donc à M. le ministre des travaux publics et des transports sur quoi doit porter cette décision et si les études qui se poursuivent au comité du matériel sont de nature à modifier profondément le tableau qui nous est remis ce soir. Dans ce cas, nous devrions de nouveau surseoir, à moins que ce travail fait par la commission du matériel ne porte, au contraire, que sur un choix, comme il nous a été indiqué, ce qui, évidemment, nous placerait alors dans le cadre d'un programme précis limité, ce qui pourrait lever un certain nombre de difficultés.

En terminant, je rappelle à M. le ministre que la commission des finances souhaite que soit évité, dans le domaine de la construction aéronautique, ce que, malheureusement, nous avons connu trop souvent et ce qui a provoqué les déboires dont notre industrie aéronautique a tant souffert: une fois les commandes passées, les délais n'étaient pas respectés, les prix augmentaient sensiblement et la prospection à l'étranger pour la vente des appareils n'était jamais entreprise ou l'était trop tardivement.

Je demande donc à M. le ministre une réponse très précise sur les deux points suivants:

1° Le comité du matériel aura-t-il à modifier assez sensiblement le programme qui nous est soumis ?

2° Dans le cadre des commandes passées par le ministère des travaux publics chargé de l'aviation civile, agirez-vous comme on l'a fait pour le Caravelle, prototype pour lequel les délais ont été pour la première fois formellement respectés, ce qui est un élément essentiel de succès ? Vous montrerez-vous particulièrement ferme pour que les prix et les délais soient respectés et pour que la prospection en vue de la vente à l'étranger soit entreprise sans retard ?

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. A la première question, je réponds que les travaux du comité du matériel, qui touchent d'ailleurs à leur fin, ne modifieront en rien le programme qui a été avancé, pour la bonne raison que la seule incertitude qui règne porte sur le choix entre deux appareils très semblables comme le H-D-70 et le Nord-2600. Par conséquent, le crédit de 1.800 millions sera affecté à l'un ou l'autre, mais en tout état de cause, le programme ne variera pas.

En ce qui concerne la rapidité d'exécution du programme, je tiens à déclarer à M. le rapporteur de la commission des finances et à l'Assemblée qu'une accélération très sensible — une sorte de changement de vitesse — a été imposée dans ce domaine et que nous sommes actuellement en avance sur le planing, calculé lui-même de façon très serrée.

La commission des finances et l'Assemblée peuvent donc avoir confiance dans notre volonté d'aller vite car il est incontestable qu'en pareille matière la vitesse est un gage de succès.

M. le président. La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Dans ces conditions, nous aurions, je crois, monsieur le président, mauvaise grâce à ne pas donner satisfaction à M. le ministre des travaux publics.

En ce qui me concerne, je suis disposé, au nom de la commission, à renoncer à la disjonction que nous avions décidée, étant entendu que les réserves présentées par mes collègues de la commission des finances se trouvent levées.

J'insiste cependant auprès de M. le ministre pour qu'il soit particulièrement vigilant tout au long de l'année, au cours de l'exécution de ce programme, afin que nous ne retombions plus en 1955 dans les erreurs qui ont été si coûteuses pour nous et si dommageables au prestige de l'industrie aéronautique française.

M. le ministre des travaux publics. Je vous en donne l'assurance.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

La commission renonçant à la disjonction du chapitre 53-24, je le mets aux voix aux chiffres de 5.274.500.000 francs pour l'autorisation de programme, et de 3.601.500.000 francs pour le crédit de payement, prévus par le Gouvernement.

(*Le chapitre 53-24, mis aux voix avec ces chiffres, est adopté.*)

M. le président. « Chap. 53-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes. — Métropole :

« Autorisation de programme, 2.969 millions de francs ;

« Crédit de payement, 2.539 millions de francs. »

M. Flandin a déposé un amendement n° 10 tendant à réduire de 1.000 francs à titre indicatif le montant de l'autorisation de programme.

La parole est à M. Flandin.

M. Jean-Michel Flandin. Monsieur le ministre, dans son rapport fait au nom de la commission des finances, M. André Morice signale qu'un crédit de 165 millions de francs permettra d'assurer le financement de divers travaux dont l'urgence paraîtra la plus grande.

M. le ministre me permettra de lui suggérer que parmi les villes où ces travaux semblent urgents, figure la ville de Clermont-Ferrand, désignée par M. le rapporteur comme un lieu intéressant et qui me paraît réclamer ces travaux de façon particulièrement impérative.

De quoi s'agit-il en bref ? De doter l'aérodrome d'Aulnat d'une piste en dur qui seule lui permettra de recevoir les avions gros porteurs indispensables au maintien et au développement de son activité.

Vous avez dit tout à l'heure que votre politique était essentiellement raisonnable, et serait fondée sur une prévision du coefficient d'utilisation.

Le développement de cet aérodrome présente, pour les départements du Centre, un intérêt considérable, aussi bien pour toutes les industries locales, le commerce et l'agriculture, que pour la vie touristique et thermale. Ce dernier point de vue ne peut vous laisser indifférent, monsieur le ministre, puisque ce secteur de la vie économique est également — je ne l'oublie pas — sous votre autorité et votre bienveillante tutelle.

L'intérêt militaire d'une telle piste n'est pas non plus niable.

Il ne saurait non plus être soutenu que nous ne demandons un effort qu'au budget national. Le département est prêt à fournir sa contribution aux dépenses, selon un vœu unanime du conseil général, comme sont prêtes à s'imposer un effort financier la ville de Clermont-Ferrand, un certain nombre d'autres villes thermales et diverses collectivités telles que la chambre de commerce.

Je vous demande donc, monsieur le ministre, de nous faire connaître les mesures que votre ministère envisage de prendre sur ce point.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Sous le bénéfice des indications fournies par M. Flandin sur les possibilités de participation locale au financement, je déclare à notre collègue que je suis tout à fait disposé à faire entamer par mes services des négociations permettant, je le souhaite, d'arriver le plus rapidement possible à une solution qui satisfera et M. Flandin et la ville de Clermont-Ferrand.

M. Henri Bouret. Et l'intérêt général.

M. le président. Monsieur Flandin, maintenez-vous votre amendement ?

M. Jean-Michel Flandin. Je le retire, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 53-90.

(*Le chapitre 53-90, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 53-92. — Travaux et installations effectuées dans la métropole pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre, études et surveillance) :

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

6e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 56-40. — Ecoles et stages. — Equipement :

« Autorisation de programme, 280 millions de francs ;

« Crédit de payement, 127 millions de francs. » — (*Adopté.*)

« Chap. 56-70. — Aviation légère et sportive. — Equipement ;

« Autorisation de programme, 283 millions de francs ;

« Crédit de payement, 421.400.000 francs. » — (*Adopté.*)

7e partie. — Equipements administratif et divers.

« Chap. 57-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 58-90 :

8e partie. — Investissements hors de la métropole.

« Chap. 58-90. — Equipement des aéroports et routes aériennes hors de la métropole :

« Autorisation de programme, 3.998 millions de francs ;

« Crédit de payement, 5.457.400.000 francs. »

M. Fouques-Duparc a déposé un amendement n° 30 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le montant des autorisations de programme du chapitre 58-90.

La parole est à M. Fouques-Duparc.

M. Henri Fouques-Duparc. Par mon amendement, je désire attirer votre attention, monsieur le ministre, sur la grande misère des terrains d'Oran-La Sénia.

La Sénia est probablement une des plus importantes bases aéronautiques de l'Union française. Le trafic des dix premiers mois de l'année accuse près de 70.000 passagers et il s'agit de vrais passagers, c'est-à-dire, de passagers qui arrivent, séjournent et repartent ; il est intéressant de le préciser, car on fait souvent figurer dans les statistiques des passagers en transit, qui ne font que toucher le sol parce que l'appareil s'approvisionne en essence, ce qui permet de compter, par exemple, 40 passagers au départ et 40 passagers à l'arrivée.

A la tête du département d'Oran, le plus important de nos départements algériens, sur un aérodrome qui ne nous a absolument rien coûté car il est établi sur des terrains salés impropres à la culture, on aurait pu faire passer les grandes lignes internationales qui passaient auparavant par Tripoli et après par Tunis.

On a préféré construire une base très importante à Alger. Le terrain a coûté très cher. Quant aux pistes, vous savez l'important crédit que vous avez fait figurer dans le projet de budget pour leur construction.

Les installations de l'aérodrome d'Oran-La Sénia sont absolument inexistantes, les passagers y sont reçus dans une baraque en bois dont on attend tous les jours le remplacement. Aussi voudrais-je savoir quels sont vos projets pour essayer d'améliorer une situation qui fait scandale chez nos populations.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Toujours dans le cadre de l'intérêt général, comme l'a rappelé fort opportunément M. Bouret (*Sourires*), je dois à la vérité de dire que l'aérodrome de la Senia est fort important et que son trafic est très intense. La piste est améliorée par les militaires. Sa longueur est de 2.400 mètres. Je la crois maintenant en excellent état. Par contre, les installations civiles, notamment l'aéro-gare, sont pitoyables.

Cette situation n'ayant pas échappé au Gouvernement, des négociations sont actuellement entreprises avec la chambre de commerce d'Oran pour que celle-ci prenne la concession et finance au moins pour partie la construction sur fonds d'emprunt, ce qui permettrait, dans une négociation du genre de celle que j'ai indiquée précédemment, d'arriver à une solution satisfaisante pour un aérodrome de grand trafic.

M. le président. Retirez-vous votre amendement, monsieur Fouques-Duparc ?

M. Henri Fouques-Duparc. Oui, monsieur le président.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 58-90.

(*Le chapitre 58-90, mis aux voix, est adopté.*)

« Chap. 58-92. — Travaux et installations effectués hors de la métropole pour le compte d'autres départements ministériels (acquisitions immobilières, travaux, fournitures, main-d'œuvre et surveillance) :

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

« Chap. 58-94. — Logements familiaux hors de la métropole :

« Crédit de payement, 350 millions de francs. » — (*Adopté.*)

M. le président. J'appelle le chapitre 63-20 avec les chiffres résultant de la deuxième lettre rectificative :

TITRE VI. — INVESTISSEMENTS EXECUTES AVEC LE CONCOURS DE L'ETAT

A. — Subventions et participations

3e partie. — Transports, communications et télécommunications.

« Chap. 63-20. — Subventions pour l'achat de matériel aéronautique :

« Autorisation de programme, 1.428.000.000 de francs.

« Crédit de payement, 1.993.000.000 de francs. »

La parole est à M. le rapporteur.

M. le rapporteur. Dans la dernière lettre rectificative, le Gouvernement propose un crédit supplémentaire de 371 millions de francs.

Il s'agit d'un ajustement de crédits nécessaire pour assurer le remboursement des avances faites par la caisse des marchés en vue de la fabrication des appareils Bréguet.

La commission des finances a demandé que ce compte soit apuré. Nous avons d'ailleurs demandé et obtenu du ministère des travaux publics des modifications aux articles de ce chapitre.

La commission des finances propose à l'Assemblée l'adoption du chapitre avec les nouveaux chiffres.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 63-20.

(*Le chapitre 63-20, mis aux voix, est adopté.*)

M. le président. Je donne lecture du chapitre 66-70 :

6e partie. — Equipement culturel et social.

« Chap. 66-70. — Aviation légère et sportive. — Subventions pour l'acquisition d'appareils légers :

« Autorisation de programme, 100.000.000 de francs ;

« Crédit de payement, 85.000.000 de francs. »

M. Couston a déposé un amendement n° 21 tendant à réduire de 1.000 francs, à titre indicatif, le crédit de ce chapitre.

La parole est à M. Couston.

M. Paul Couston. Je retire mon amendement.

M. le président. L'amendement est retiré.

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix le chapitre 66-70.

(*Le chapitre 66-70, mis aux voix, est adopté.*)

7e partie. — Equipements administratifs et divers.

« Chap. 67-99. — Dépenses des exercices périmés non frappées de déchéance :

« Crédit de payement, mémoire. » — (*Adopté.*)

M. le président. J'appelle maintenant l'article 2 avec les chiffres résultant du vote de l'état B :

« Art. 2. — Il est ouvert au ministre des travaux publics, des transports et du tourisme, au titre des dépenses en capital de l'aviation civile et commerciale pour l'exercice 1955, des crédits s'élevant à la somme de 14.534.500.000 francs et des autorisations de programme s'élevant à la somme de 14.332.500.000 francs.

« Ces crédits et ces autorisations de programme s'appliquent :

« Au titre V : « Investissements exécutés par l'Etat », à concurrence de 12.456.500.000 francs pour les crédits de payement et de 12.804.500.000 francs pour les autorisations de programme ;

« Au titre VI : « Investissements exécutés avec le concours de l'Etat », à concurrence de 2.078 millions de francs pour les crédits de payement et de 1.528 millions de francs pour les autorisations de programme,

conformément à la répartition par service et par chapitre figurant à l'état B annexé à la présente loi. »

Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 2.

(*L'article 2, mis aux voix, est adopté.*)

[*Article 3.*]

« Art. 3. — A compter du 1er janvier 1955, les entreprises de transport aérien et les exploitants d'aérodromes supporteront la charge des dépenses de personnel et de matériel du conseil supérieur de l'aviation marchande. La répartition de ces charges entre les différentes entreprises intéressées sera effectuée dans des conditions fixées par décret pris sur le rapport du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du ministre des finances, des affaires économiques et du plan.

« Les contributions des entreprises seront rattachées au budget intéressé selon la procédure des fonds de concours. » — (*Adopté.*)

[*Article 4.*]

M. le président. « Art. 4. — Les ouvriers du cadre tributaires de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949, mis à la disposition de l'aéroport de Paris et admis au bénéfice des dispositions du décret du 8 janvier 1936 avant le 1er janvier 1955 continueront, pendant toute la durée de leur activité auprès dudit établissement, à être affiliés, à titre personnel, au régime de retraites prévues par la loi n° 49-1097 du 2 août 1949.

« Cette affiliation, qui sera exclusive de toute participation à un autre régime collectif de garantie des risques vieillesse et invalidité ou pension, entraînera l'obligation, pour ces ouvriers, de verser au fonds spécial prévu par l'article 3 de la loi n° 49-1097 du 2 août 1949, une contribution de 6 p. 100 calculée sur les émoluments dont ils auraient bénéficié s'ils étaient demeurés en fonction dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

« L'aéroport sera redevable envers ledit fonds spécial d'une contribution double de celle de chaque intéressé.

« Après accord de l'aéroport de Paris et en fonction des possibilités de l'administration, les ouvriers du cadre, sur leur demande, auront priorité pour être réaffectés dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

« Les dispositions des paragraphes précédents cesseront d'être applicables aux ouvriers qui refuseraient leur réaffectation comme ouvrier du cadre dans un établissement d'Etat relevant du secrétariat général à l'aviation civile et commerciale.

« Les modalités d'application du présent article seront fixées par décret contresigné du ministre des travaux publics, des transports et du tourisme et du secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques. Ce décret devra intervenir dans un délai de six mois. »

La parole est à M. Midol.

M. Lucien Midol. Je présenterai deux observations concernant le personnel de l'aéroport de Paris.

Le statut de ce personnel est en discussion depuis longtemps, discussion qui progresse lentement car les questions de rémunération sont difficiles à résoudre par suite des résistances de l'administration aux propositions des délégués des travailleurs, mais un certain nombre de dispositions, ayant fait l'objet d'un accord, sont déjà adoptées.

Je demande à M. le ministre d'intervenir auprès de l'administration de l'aéroport afin que ces dispositions adoptées soient mises en application sans attendre la fin des discussions.

D'autre part, l'aéroport de Paris ne possède pas de comité d'entreprise ; l'administration prétend que le personnel, n'étant pas composé de fonctionnaires, n'a pas le droit de posséder un comité semblable à ceux qui existent dans les autres administrations et que, cet aéroport étant un établissement public, ledit personnel n'a pas droit à l'application de la loi et de l'ordonnance qui ont créé les comités d'entreprises.

C'est là une situation vraiment anormale.

Je demande que soit autorisée la création à l'aéroport de Paris d'un comité d'entreprise semblable à ceux qui existent

dans tous les établissements publics, tels que la Société nationale des chemins de fer français, les mines, Gaz de France, électricité de France.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics.

M. le ministre des travaux publics. Je donne acte à M. Midol de ses déclarations. Les questions qu'il a posées seront examinées sans délai.

M. le président. Personne ne demande plus la parole ?...

Je mets aux voix l'article 4.

(L'article 4, mis aux voix, est adopté.)

M. le président. Je mets aux voix, par scrutin, conformément à l'article 80 du règlement, l'ensemble du projet de loi.

Le scrutin est ouvert.

(Les votes sont recueillis.)

M. le président. Personne ne demande plus à voter ?...

Le scrutin est clos.

(MM. les secrétaires font le dépouillement des votes.)

M. le président. Voici le résultat du dépouillement du scrutin :

Nombre de votants	610
Majorité absolue	306
Pour l'adoption	510
Contre	100

L'Assemblée nationale a adopté.

— 3 —

DEPOT DE LETTRES RECTIFICATIVES

M. le président. J'ai reçu de M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan une deuxième lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de la présidence du conseil pour l'exercice 1955 (n°s 9296-9465).

La deuxième lettre rectificative sera imprimée sous le n° 9482, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan, une lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, du logement et de la reconstruction (II. — Aviation civile et commerciale) pour l'exercice 1955 (n° 9301).

La lettre rectificative sera imprimée sous le n° 9483, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan, une deuxième lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, des transports et du tourisme (II. — Aviation civile et commerciale) pour l'exercice 1955 (n°s 9301-9483).

La deuxième lettre rectificative sera imprimée sous le n° 9491, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan une lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances, des affaires économiques et du plan pour l'exercice 1955 (II. — Services financiers) (n° 9289).

La lettre rectificative sera imprimée sous le n° 9492, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan une lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du budget du ministère des affaires étrangères pour l'exercice 1955 (III. — Services français en Sarre) (n° 9283).

La lettre rectificative sera imprimée sous le n° 9494, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des finances. *(Assentiment.)*

— 4 —

DEPOT DE PROPOSITIONS DE RESOLUTION

M. le président. J'ai reçu de M. Waldeck Rochet et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à aménager les dispositions des décrets du 25 octobre 1952 et du 30 septembre 1953 relatifs à la fixation du degré minimum des vins de pays.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9488, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission des boissons. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. Fajon et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement : 1° à porter à 186.000 francs, à titre de premier palier de revalorisation, le traitement de base hiérarchisé servant au calcul des traitements et retraites des fonctionnaires et agents des services publics ; 2° à modifier le système de l'indemnité de résidence, l'augmentation mensuelle en résultant ne pouvant être inférieure à 4.000 francs.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9489, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. *(Assentiment.)*

J'ai reçu de M. Fayet et plusieurs de ses collègues une proposition de résolution tendant à inviter le Gouvernement à prendre toutes dispositions utiles pour le règlement rapide de la question des auxiliaires des chemins de fer algériens.

La proposition de résolution sera imprimée sous le n° 9490, distribuée et, s'il n'y a pas d'opposition, renvoyée à la commission de l'intérieur. *(Assentiment.)*

— 5 —

DEPOT DE RAPPORTS

M. le président. J'ai reçu de M. Pierre Ferri un rapport, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des affaires marocaines et tunisiennes pour l'exercice 1955 (n° 9284).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9481 et distribué.

J'ai reçu de M. Peytel un rapport, fait au nom de la commission des moyens de communication et du tourisme, sur l'avis donné par le Conseil de la République sur le projet de loi portant modification de la loi du 3 juillet 1934 sur la signalisation routière (n° 9254).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9484 et distribué.

J'ai reçu de M. Le Roy Ladurie un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi et les lettres rectificatives au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses de la présidence du conseil pour l'exercice 1955 (première partie : I. — Services civils. — A. — Services généraux) (n°s 9296-9465-9482-9350).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 9485 et distribué.

J'ai reçu de M. André Morice un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi et la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des travaux publics, du logement et de la reconstruction pour l'exercice 1955 (II. — Aviation civile et commerciale) (n°s 9301-9483-9389).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 9486 et distribué.

J'ai reçu de M. Faggianelli un rapport supplémentaire, fait au nom de la commission des finances, sur le projet de loi et la lettre rectificative au projet de loi relatif au développement des crédits affectés aux dépenses du ministère des finances, des affaires économiques et du plan pour l'exercice 1955 (II. — Services financiers) (n°s 9289-9492-9467).

Le rapport supplémentaire sera imprimé sous le n° 9493 et distribué.

J'ai reçu de M. Tourné un rapport, fait au nom de la commission des boissons, sur la proposition de résolution de M. Tourné et plusieurs de ses collègues, tendant à inviter le Gouvernement à reconduire pour la prochaine campagne le prix de 290 francs le degré-hecto de vin à la production (n° 9245).

Le rapport sera imprimé sous le n° 9495 et distribué.

— 6 —

DEPOT D'UN AVIS

M. le président. J'ai reçu de M. Halbout un avis, présenté au nom de la commission de la reconstruction, des dommages de guerre et du logement sur la proposition de loi de MM. François Benard et Secrétain tendant à faciliter la participation des collectivités locales à des sociétés d'économie mixte ayant pour objet l'équipement économique, social, touristique et culturel (n°s 3921, 9332).

L'avis sera imprimé sous le n° 9487 et distribué.

— 7 —

ORDRE DU JOUR

M. Jacques Chaban-Delmas, *ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.* Je demande la parole.

M. le président. La parole est à M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme.

M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme. M. le secrétaire d'Etat à la présidence du conseil devant se rendre demain devant le Conseil de la République, souhaiterait qu'il plaise à l'Assemblée de décider d'examiner, en premier lieu, dans la séance prévue pour quinze heures, le budget des finances et des affaires économiques — services financiers — et de poursuivre par l'examen du budget de la présidence du conseil — services civils, services généraux.

M. le président M. le ministre des travaux publics demande à l'Assemblée que soient inscrites en tête de l'ordre du jour de la séance de demain après-midi la discussion du budget des finances, des affaires économiques et du plan — services financiers — puis la discussion du budget de la présidence du conseil — services civils, services généraux.

Il n'y a pas d'opposition ?...

Il en est ainsi décidé.

En conséquence, demain jeudi 18 novembre, à quinze heures, première séance publique:

Suite de la discussion des projets de loi et des lettres rectificatives aux projets de loi relatifs au développement des crédits affectés aux dépenses des ministères pour l'exercice 1955:

Finances, affaires économiques et plan (II. — Services financiers) (nos 9289, 9467, 9492, 9493. — M. Faggianelli, rapporteur) (durée prévue: une heure);

Présidence du conseil: (1re partie. — I. Services civils. — A. Services généraux) (nos 9296, 9350, 9465, 9482, 9485. — M. Le Roy Ladurie, rapporteur) (durée prévue: deux heures quarante minutes);

Imprimerie nationale (nos 9304, 9471. — M. Raymond Boisdé, rapporteur);

Postes, télégraphes et téléphones et caisse nationale d'épargne (II. — Dispositions concernant la caisse nationale d'épargne) (nos 9307, 9472. — M. Raymond Boisdé, rapporteur);

Intérieur (nos 9293, 9447. — M. Francis Leenhardt, rapporteur) (durée prévue: dix heures).

A vingt et une heures, deuxième séance publique:

Suite des discussions budgétaires inscrites à l'ordre du jour de la première séance.

La séance est levée.

(*La séance est levée à minuit.*)

Le Chef du service de la sténographie de l'Assemblée nationale,
MARCEL M. LAURENT.

Désignation, par suite de vacance, de candidature pour une commission.

(Application de l'article 16 du règlement.)

Le groupe des républicains indépendants a désigné M. André (Pierre) (Meurthe-et-Moselle) pour remplacer, dans la commission des affaires étrangères, M. de Moustier.

(Cette candidature sera ratifiée par l'Assemblée si, avant la nomination, elle n'a pas suscité l'opposition de cinquante membres au moins.)

Modification aux listes électorales des membres des groupes.

GROUPE DU MOUVEMENT RÉPUBLICAIN POPULAIRE
(80 membres au lieu de 81.)

Supprimer le nom de M. Bouret.

Nomination de membres de commission.

Ont été désignés par la commission des affaires étrangères pour faire partie de la commission de coordination pour l'examen des problèmes intéressant les Etats associés d'Indochine:

1° M. Isorni, en qualité de membre titulaire, pour remplacer M. de Moustier:

2° M. Paternot, en qualité de membre suppléant, pour remplacer M. Isorni.

QUESTIONS

REMISES A LA PRESIDENCE DE L'ASSEMBLEE NATIONALE
LE 17 NOVEMBRE 1954

(Application des articles 94 et 97 du règlement.)

« Art. 94. — . . . . . .

« *Les questions doivent être très sommairement rédigées et ne contenir aucune imputation d'ordre personnel à l'égard de tiers nommément désignés* ».

. . . . . .

« Art. 97. — *Les questions écrites sont publiées à la suite du compte rendu* in extenso; *dans le mois qui suit cette publication, les réponses des ministres doivent également y être publiées.*

« *Les ministres ont toutefois la faculté de déclarer par écrit que l'intérêt public leur interdit de répondre ou, à titre exceptionnel, qu'ils réclament un délai supplémentaire pour rassembler les éléments de leur réponse; ce délai supplémentaire ne peut excéder un mois* ».

QUESTION ORALE

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

14399. — 17 novembre 1954. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme** que l'importante ligne de montagne de la Cerdagne Villefranche-Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales) est dotée d'un vieux matériel dépourvu de tout confort et de sécurité. Cette situation a pour résultat de provoquer la diminution continue du nombre des utilisateurs de cette ligne. Il s'ensuit un déficit d'exploitation du service des voyageurs pouvant servir de prétexte pour supprimer cette ligne. Il lui demande: 1° S'il est décidé à maintenir cette ligne en bon état de marche; 2° quelles sont les améliorations techniques et de sécurité qu'il compte apporter à cette ligne en vue de lui permettre de desservir convenablement les localités intéressées.

QUESTIONS ÉCRITES

AGRICULTURE

14396. — 17 novembre 1954. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre de l'agriculture** que depuis 1954 la propagande en faveur du vin est interdite en France mais autorisée à l'étranger. Il lui demande: 1° Quel est le montant des crédits affectés à la propagande en faveur du vin à l'étranger; 2° qui dispose de ces crédits; 3° comment sont-ils utilisés; 4° qui contrôle les dépenses engagées à ce titre; 5° quelle est la nature de cette propagande et quels sont les pays qui sont touchés par elle; 6° s'il n'envisage pas d'inscrire dans son prochain budget des crédits relatifs à la propagande en faveur du vin en France.

ANCIENS COMBATTANTS ET VICTIMES DE LA GUERRE

14401. — 17 novembre 1954. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre des anciens combattants et victimes de la guerre** que, dans tout le pays, des anciens combattants attendent, depuis plusieurs mois, le renouvellement de leur livret de retraite du combattant. Il en est de même pour des pensionnés de guerre qui sont obligés d'attendre de nombreux mois avant de percevoir le montant de leur pension. Il semble que l'origine du mal soit, en grande partie, due au manque de personnel dont souffrent la plupart des offices départementaux et les directions régionales des pensions et, notamment, celle de Paris. Il lui demande: 1° Quel est l'effectif réel du personnel employé au ministère des anciens combattants: administration centrale, office national du combattant, administrations départementales diverses, en 1938, en 1946, en 1950 et en 1954; 2° quel est actuellement l'effectif du personnel du ministère par région et par département; 3° quel est le nombre exact d'auxiliaires par rapport au personnel titulaire du ministère; 4° quelles sont les dispositions qu'il compte prendre pour doter son ministère du personnel nécessaire à la bonne marche de ses services où se trouvent actuellement des milliers de dossiers en instance de liquidation définitive, depuis des mois, voire des années.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

14392. — 17 novembre 1954. — **M. André Hugues** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que le service des essences des armées, en sous-effectif d'encadrement, ne peut fonctionner que grâce à l'apport d'officiers détachés des autres armes. Parmi ceux-ci figurent, au nombre d'une cinquantaine, des officiers du service du matériel de l'armée de terre (adjoints techniques) détachés depuis 1948, soit depuis sept ans bientôt. Il se pose, pour ces derniers, une question grave d'avancement. En effet, d'une part, le directeur central des essences des armées qui emploie

ces officiers, n'a pas le pouvoir de les nommer lui-même mais seulement de présenter leurs dossiers d'avancement à la direction centrale du matériel avec un numéro de préférence. D'autre part, la direction centrale du matériel ne peut promouvoir ces officiers détachés au service des essences, parce que ceux-ci ne possèdent aucun des diplômes de spécialité technique du matériel, seuls susceptibles d'entrer en ligne de compte pour la promotion au grade supérieur. Les officiers détachés précités sont donc sacrifiés sans que s'en inquiètent, en aucune façon, ni la direction des essences, ni la direction du matériel. Cette situation s'aggrave du fait qu'après avoir dit aux officiers du matériel, détachés aux essences, qu'ils étaient trop jeunes pour passer au grade supérieur, on commence à leur dire qu'ils deviennent trop vieux, puisque dans les promotions au grade de commandant qui se succèdent, on puise maintenant dans l'annuaire, derrière eux. Il lui demande les mesures qu'il compte prendre pour que cesse cette situation sans issue et inadmissible — certains de ces officiers sortant des écoles — et au premier rang desquelles semble devoir être la création d'un diplôme de spécialité essences qui puisse être pris en considération par le service du matériel pour l'avancement au même titre que les diplômes techniques qui lui sont propres.

14403. — 17 novembre 1954. — **M. Paquet** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées:** 1° quel est le nombre des recours gracieux examinés par les trois secrétariats d'Etat: air, guerre, marine, au titre de la loi d'amnistie du 6 août 1953; 2° quel est le nombre des décisions rendues.

14404. — 17 novembre 1954. — **M. Jacques Bardoux** expose à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** que la presse du 14 novembre a signalé qu'un avion étranger, sans insigne quelconque, et de nationalité inconnue, avait survolé longuement l'Aurès. Il lui demande: 1° le commandant des forces françaises en Afrique du Nord dispose-t-il du nombre d'avions de chasse nécessaire pour empêcher la violation des frontières aériennes de Tunisie et du Maroc par des appareils étrangers; 2° s'il ne dispose pas du nombre des avions de chasse nécessaire, quand lui seront-ils envoyés; 3° Dès maintenant, les appareils disponibles ont-ils été concentrés en Tunisie et ont-ils reçu les instructions nécessaires pour abattre les appareils sans signes distinctifs et pour faire atterrir les avions de nationalité étrangère qui survoleraient les territoires protégés et le territoire français.

EDUCATION NATIONALE

14397. — 17 novembre 1954. — **M. Arbeltier** demande à **M. le ministre de l'éducation nationale** si un instituteur titulaire, logé dans un dortoir et faisant fonction de surveillant de nuit du dortoir, a droit à une indemnité de surveillance et s'il peut être astreint à loger dans un dortoir lorsqu'il ne touche aucune indemnité de surveillance.

14400. — 17 novembre 1954. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre de l'éducation nationale** que, dans le département des Pyrénées-Orientales, un très grand nombre de bâtiments scolaires doivent être agrandis pour faire face aux besoins toujours grandissants. De plus, il s'avère nécessaire, aussi bien à Perpignan que dans des dizaines d'autres localités du département, de bâtir des groupes scolaires spacieux et modernes. Or, il ne semble pas que toutes les mesures aient été prises pour doter les Pyrénées-Orientales de locaux scolaires convenables. Il lui demande: 1° quels sont les crédits qu'il a consacrés au département des Pyrénées-Orientales au cours des exercices budgétaires de 1953 et 1954 pour: *a*) les grandes réparations des locaux scolaires, *b*) les agrandissements des locaux scolaires, *c*) la construction de nouveaux groupes scolaires; 2° combien de constructions scolaires nouvelles ont été agréées par ses services pour le département des Pyrénées-Orientales et dont la construction reste à réaliser; 3° quelle est la part supportée par le budget de l'éducation nationale pour la construction de chacun des groupes scolaires prévue dans le département des Pyrénées-Orientales.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

14388. — 17 novembre 1954. — **M. Frédéric-Dupont** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'en vertu des nouveaux textes, les courtiers d'assurances pourront ne payer que 9 p. 100 au lieu de 18 p. 100 de leurs bénéfices déclarés jusqu'à 220.000 francs. Il lui demande s'il ne serait pas légitime que les courtiers d'assurances soient assimilés aux agents généraux d'assurance, qui ne payent 18 p. 100 qu'à partir de 440.000 francs de bénéfice, et au cas où il ne pourrait pas déférer à cette demande, les raisons pour lesquelles les courtiers seraient pénalisés par rapport aux agents généraux alors qu'ils exercent la même profession pour le compte des mêmes employeurs et sont rémunérés de la même façon à la commission.

14393. — 17 novembre 1954. — **M. Valabrègue** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'aux termes de l'article 22, 2°, une exemption de 25 ans de la taxe proportionnelle sur le revenu de la propriété bâtie est accordée en ce qui concerne les constructions nouvelles, reconstructions et additions de reconstructions affectées à usage d'habitation non terminées au 31 décembre 1954 ou commencées depuis cette date, et demande pour quelle raison il est refusé, notamment dans le canton de la Chapelle-en-Vercors (Drôme), de faire bénéficier de cette exemption les immeubles d'Etat cédés à des propriétaires sinistrés, alors que le bénéfice de l'exemption a été rappelé aux intéressés par une circulaire de M. le ministre de la reconstruction, n° 53-162, en date du 23 novembre 1953.

14393. — 17 novembre 1954. — **M. Dorey** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'il découle de la réponse faite le 6 mai 1954 à sa question écrite n° 10610, que les jeunes gens qui accomplissent leur service militaire dans une école militaire (Saint-Cyr ou Polytechnique par exemple), peuvent être considérés, pour l'application de l'impôt sur les revenus, comme étant à la charge du chef de famille. Il lui demande s'il ne devrait pas en être de même des jeunes gens qui accomplissent leur service militaire dans des unités spécialisées (transmissions par exemple), dès lors que la spécialité correspond aux études qui justifièrent les sursis antérieurement octroyés aux intéressés.

14394. — 17 novembre 1954. — **M. Pierre Souquès** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** dans quelle situation se trouvent les jeunes gens libérés du service militaire qui, s'étant présentés au concours des inspecteurs-élèves du cadastre, du 24 août 1952, ont reçu leur feuille d'admission en janvier 1953, ont obtenu un diplôme d'enseignement supérieur en juin 1953, et s'ils peuvent espérer une nomination prochaine.

14397. — 17 novembre 1954. — **M. Tourné** expose à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** que l'article 291 du code du vin règle les conditions dans lesquelles le coupage des vins peut légalement être effectué. Il lui demande: 1° combien de cas d'infraction aux dispositions de l'article 291 du code du vin ont été jusqu'ici enregistrés par le service de la répression des fraudes; 2° sur combien d'hectolitres porte la fraude constatée; 3° combien de condamnations ont été prononcées au cours des cinq dernières années; 4° combien d'affaires de fraude en matière de coupage des vins sont actuellement en instance devant les tribunaux.

14405. — 17 novembre 1954. — **M. Cornez** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'une société anonyme immobilière, ayant comme seul actif un immeuble qu'elle exploite en locations commerciales, bénéficie, en conséquence, des exonérations d'impôt sur les majorations de loyers, prévues par l'article 237 du code général des impôts. Il lui demande si ces exonérations s'appliquent également aux distributions de dividendes, auxquelles peut éventuellement procéder ladite société, lorsque ces distributions trouvent uniquement leur source dans les augmentation de loyers susvisées.

14406. — 17 novembre 1954. — **M. Achille Auban** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** si un fonctionnaire de province régulièrement détaché à Paris pour une longue durée (plusieurs années) et payé par son administration d'origine doit toucher l'indemnité de résidence de province ou celle de Paris.

14407. — 17 novembre 1954. — **M. Dorey** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** quel est le montant du produit annuel de l'impôt sur les vélocipèdes, prévu par l'article 554 du code général des impôts, perçu au cours des années 1951, 1952 et 1953, et s'il n'envisage pas, dans la prochaine loi de finances, la suppression de cet impôt qui frappe plus spécialement des catégories sociales dignes d'intérêt.

14408. — 17 novembre 1954. — **M. Brusset** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que la ville de Royan ayant dû, pour construire une école, acquérir par voie amiable un terrain bien placé et céder en échange au propriétaire une parcelle appartenant à la ville, l'acte d'échange n'a pas été exonéré des droits d'enregistrement qui ont été mis en totalité à la charge de la ville, en tant qu'acquéreur, alors que l'acquisition, à titre onéreux, par une commune, d'un terrain pour y construire une école est exonérée des droits de mutation, lorsque l'utilité publique en a été déclarée. Il lui demande s'il n'y a pas eu une erreur des services de l'enregistrement en exigeant de la ville de Royan le versement desdits droits de mutation, pour un simple échange, sans soulte, de biens reconnus d'égale valeur, les échanges de terrains étant exonérés dans les communes rurales.

INTERIEUR

14391. — 17 novembre 1954. — **M. Segelle** demande à **M. le ministre de l'intérieur:** 1° quelle est la réglementation applicable aux prestations accessoires au logement dont peuvent bénéficier, par statut particulier, les agents communaux logés par nécessités de service, dont l'indice est au plus égal à 250; et, en particulier, si ces

avantages en nature doivent être limités à 5 p. 100 du traitement budgétaire des intéressés ? (que les prestations soient représentées par des fournitures effectives (combustible, eau), ou par le remboursement de consommation (gaz, électricité); 2° quelles dispositions sont applicables aux sapeurs-pompiers pour lesquels l'article 104 du décret n° 53-170 du 7 mars 1953 spécifie que « le logement en caserne ainsi que le chauffage et l'éclairage sont obligatoires dans la limite des locaux disponibles ». La suppression des avantages accessoires du logement leur est-elle applicable dès lors que les intéressés bénéficient d'un indice supérieur à 250 ?

LOGEMENT ET RECONSTRUCTION

14389. — 17 novembre 1954. — **M. Valabregue** rappelle à **M. le ministre du logement et de la reconstruction** les termes de sa circulaire n° 53-162 en date du 23 novembre 1953, ainsi conçus: « Enfin les immeubles d'Etat cédés à des prioritaires sinistrés bénéficient, quelle que soit la date de leur achèvement, de l'exemption temporaire d'impôt foncier de vingt-cinq ans prévue à l'article 22, 2° du code général des impôts; et demande: 1° si cette circulaire a été rédigée en accord avec les services du ministère des finances; 2° dans l'affirmative, s'il est venu à la connaissance des services du ministère du logement et de la reconstruction que cette disposition n'est pas appliquée dans le département de la Drôme; 3° quelles diligences ont été entreprises auprès du ministère des finances pour obtenir le respect de la loi.

TRAVAIL ET SECURITE SOCIALE

14395. — 17 novembre 1954. — **M. Renard** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° si, au cas de décès d'un titulaire de l'allocation aux vieux travailleurs salariés, les héritiers sont dans l'obligation d'avoir recours à un notaire pour percevoir le montant de l'échéance de l'allocation restant due; 2° dans l'affirmative, quels sont les honoraires que le notaire est autorisé à prélever.

14402. — 17 novembre 1954. — **Mme Jeannette Vermeersch** demande à **M. le ministre du travail et de la sécurité sociale:** 1° quel est le nombre d'ouvriers bouchers actuellement inscrits comme étant sans travail: *a*) dans le département de la Seine; *b*) dans l'ensemble des autres départements; 2° quelles mesures il compte prendre pour faire respecter des dispositions législatives et réglementaires sur la durée hebdomadaire du travail dans cette profession.

TRAVAUX PUBLICS, TRANSPORTS ET TOURISME

14398. — 17 novembre 1954. — **M. Tourné** demande à **M. le ministre des travaux publics, des transports et du tourisme:** 1° combien il y avait, avant la guerre de 1939, de services de transports routiers parallèles à la ligne de chemin de fer de Villefranche à Latour-de-Carol (Pyrénées-Orientales); 2° combien il en existe en ce moment; 3° à quelle date ces divers services de transports routiers ont obtenu l'autorisation d'exploiter leur ligne.

REPONSES DES MINISTRES
AUX QUESTIONS ECRITES

AGRICULTURE

12909. — **M. Dronne** demande à **M. le ministre de l'agriculture:** 1° de lui faire connaître, par année, les quantités de pâtes alimentaires fournies par les fabricants aux troupes d'occupation, pendant la période du 25 juin 1940 au 25 août 1944, en distinguant séparément pour l'année 1942: la période du 1er janvier 1942 au 10 novembre 1942; la période du 10 novembre 1942 au 31 décembre 1942; 2° de préciser pour chacune des années ci-dessus les quantités livrées par chaque département, en indiquant le nombre d'usines ayant participé à ces livraisons; 3° de spécifier si ces livraisons ont été incluses dans les contingentements normaux des fabriques ou si elles ont fait l'objet d'attributions supplémentaires de matières premières hors contingent; 4° d'indiquer comment les règlements de ces fournitures ont été effectués; 5° comment ont été indemnisés les fabricants qui n'ont pas été réglés par les occupants; 6° quel a été le montant global de ces indemnités; 7° s'il est exact que le comité professionnel de l'industrie des pâtes avait créé un compte spécial destiné à indemniser les fabricants intéressés en cas de défaillance des parties prenantes; 8° comment ce compte était alimenté; quelle somme a été ainsi recueillie; quelle affectation a été donnée au reliquat. (*Question du 29 juin 1954.*)

Réponse. — 1° D'après une enquête effectuée en 1945, les livraisons de pâtes alimentaires aux troupes d'occupation ont porté sur les quantités ci-après: campagne industrielle 1940/41, 71.000 quintaux; 1941/42, 76.000 quintaux; 1942/43, 194.000 quintaux; 1943/44, 250.000 quintaux. Les renseignements détenus concernent des campagnes écoulées entre le 1er août et le 31 juillet suivant, sans qu'il soit possible de répondre pour une période inférieure à douze mois; 2° la documentation détenue ne permet pas de répondre à cette question; 3° les fabrications imposées par les troupes d'occupation pour leur propre ravitaillement ont été comprises dans le contingent jusqu'au 31 janvier 1942, puis comptées pour 50 p. 100 jusqu'au 31 décembre 1943, enfin placées hors contingent à compter du début de la campagne 1943/1944, en raison des aléas spéciaux qu'offraient de telles opérations (v. *infra* 7°); 4° les règlements ont été effectués directement par l'occupant; 5° une avance a été effectuée sur des fonds professionnels constitués à cet effet, avance remboursable dès que les intéressés auront été réglés de leurs dommages de guerre; 6° le montant de l'avance accordée comme susdit a été de: 5.668.030 F; 7° les ventes aux troupes d'occupation étaient comprises dans les prestations de céréales imposées à l'administration française par l'occupant. En raison des risques (sabotages, non payement, etc.) encourus par les industriels livreurs et compte tenu de ce que ces livraisons n'étaient faites que sous contrainte, le C. P. I. P. A. a décidé de mettre hors contingent les attributions de matières premières correspondantes et de créer un fonds professionnel de garantie; 8° ce compte a été alimenté par une taxe de 64 francs par quintal de matière première mise en œuvre au titre de fourniture aux troupes d'occupation. Il a été recueilli 16.885.504 francs. Le solde sera réparti à l'ensemble des fabricants de pâtes lorsque la totalité des dommages subis aura été liquidée et lorsque les avances accordées auront été apurées comme susdit.

13799. — **M. Delachenal** demande à **M. le ministre de l'agriculture** s'il n'estime pas opportun d'autoriser les boulangers à acheter leur farine chez le meunier de leur choix dans le département ou les départements voisins, car, avec l'organisation actuelle, les meuniers n'ont aucun intérêt à bien servir leurs clients. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — Les boulangers ont la faculté de s'adresser, dans leur département, au meunier de leur choix. En ce qui concerne les mouvements interdépartementaux de farine, un nouveau régime a été institué à compter du 1er octobre dernier. Deux secteurs sont prévus: le premier secteur comporte les mouvements faisant l'objet de programmes de l'office des céréales. Dans cette hypothèse, les boulangers ne peuvent s'adresser qu'aux meuniers autorisés à effectuer des livraisons de farine sur leur propre département. Le second secteur comprend les mouvements supplémentaires laissés à l'initiative des meuniers, mais soumis, néanmoins, à l'autorisation de l'office des céréales. L'expérience montre que les dispositions ci-dessus ont pour effet de maintenir entre les meuniers une concurrence suffisante pour qu'ils aient intérêt à servir leur clientèle au mieux.

DEFENSE NATIONALE ET FORCES ARMEES

13942. — **M. Pierre Souquès** demande à **M. le ministre de la défense nationale et des forces armées** s'il est exact, comme l'affirme une information de presse, que le Gouvernement vient de passer commande aux Etats-Unis de plusieurs petits avions de transport destinés à servir uniquement aux voyages officiels; dans l'affirmative, quelles sont les raisons qui ont conduit le Gouvernement à s'adresser à l'industrie aéronautique étrangère; dans la négative, pourquoi aucun démenti n'est formellement apporté à des informations susceptibles de jeter le trouble et le découragement au sein d'une industrie nationale qui méritait, plus que toute autre peut-être, l'appui et le soutien des pouvoirs publics. (*Question du 12 octobre 1954.*)

Réponse. — La décision de remplacer les quatre « Beechcraft », type Super D 18 S, retirés du service par quatre appareils de même modèle a été prise en raison de l'importance des délais nécessaires à la fabrication des nouveaux avions français susceptibles d'être utilisés par le groupe de liaisons aériennes ministérielles, et compte tenu des avantages que présente, dans l'immédiat, la possibilité de disposer d'une escadrille dont l'homogénéité permet de résoudre dans les meilleures conditions les problèmes d'entretien et de maintenance du matériel, en attendant la sortie des appareils français qui pourront assurer la relève des « Beechcraft ».

ENSEIGNEMENT TECHNIQUE, JEUNESSE ET SPORTS

13701. — **M. Meck** demande à **M. le secrétaire d'Etat à l'enseignement technique, à la jeunesse et aux sports** à quelle réparation a droit un chef ouvrier ayant reçu en service commandé le 1er mai 1943, alors qu'il était chef ouvrier dans un chantier de jeunesse, une blessure lui ayant occasionné une incapacité permanente partielle de travail. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — Le personnel des ex-chantiers de jeunesse appartient à des catégories diverses, qui relèvent de régimes administratifs différents. Afin de pouvoir répondre utilement à la question posée, il serait souhaitable que soient précisés, par lettre, le nom du chef ouvrier dont il s'agit, et le numéro du groupement de jeunesse auquel il a appartenu au moment de son accident.

FINANCES, AFFAIRES ECONOMIQUES ET PLAN

10046. — **M. Damette** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** le cas des fonctionnaires titularisés, contractuels et parafonctionnaires qui exercent ou exerçaient leurs activités officielles à l'étranger, notamment en zone d'occupation en Allemagne. La rétribution de ces représentants de l'administra-

tion et des organismes paraofficielles de Z. F. O., comprend: une partie francs, une partie marks et des avantages en nature qui se justifient par leur lieu de travail, situé au delà des frontières françaises. L'administration de la zone, en raison de leur situation le plus souvent précaire et en l'absence de statut pour les contractuels et les parafonctionnaires, les a incités à ne pas déclarer la partie marks et les avantages en nature tels que logement, voiture, etc. Une doctrine fixe en matière d'impôt sur les salaires n'a jamais été établie pour ces catégories de fonctionnaires. Or, il se trouve que des inspecteurs des contributions directes métropolitaines, parfois à l'instigation malencontreuse d'éléments encore en exercice dans les zones, exercent des contrôles *a posteriori*, qui ont des répercussions financières et morales désagréables pour ceux qui, de bonne foi, ont suivi les directives de leur administration. Pour les uns, le fait d'avoir, pendant leurs vacances ou au cours de leur séjour dans la métropole, habité en hôtel à la semaine ou au mois, dans leur famille ou chez des amis, est assimilé à une élection de domicile en France, alors que pour ceux ayant payé leur hôtel à la journée, il n'en est rien. De plus, la non-déclaration de la partie marks et des avantages en nature correspondait, dans l'esprit de l'administration de la zone, à des frais de déplacement ou d'emploi, alors que cette position est maintenant le plus souvent discutée et sanctionnée. Cette importante question qui touche, en fait, tous les fonctionnaires titulaires, contractuels et parafonctionnaires exerçant à l'étranger, pour le compte de ministères ou organismes paraadministratifs, mérite une étude urgente et sérieuse. Il lui demande quelles mesures il envisage de prendre pour qu'une règle égale soit fixée pour tous et que des instructions pertinentes et larges soient données aux inspecteurs des contributions directes métropolitaines qui sévissent, à son sens, à tort, à l'encontre de certains de leurs collègues ou anciens collègues. Une conclusion négative mettrait d'ailleurs en cause le cas de tous ceux qui ont exercé au delà des limites du territoire français depuis la Libération (tout au moins depuis le 1er janvier 1952, amnistie fiscale) et ne semble pas concevable. (*Question du 7 décembre 1953.*)

Réponse. — La situation, au regard de l'impôt sur le revenu des personnes physiques, des fonctionnaires et agents de l'Etat qui exercent leurs fonctions ou sont chargés de mission dans un pays étranger doit être réglée dans les conditions suivantes. Les rémunérations qui sont servies à ces fonctionnaires et agents donnant lieu au versement forfaitaire de 5 p. 100 à la charge de l'Etat, les bénéficiaires sont, en tout état de cause, affranchis de la taxe proportionnelle à raison desdites rémunérations. Mais, conformément aux dispositions expresses de l'article 4, 2, 2° du code général des impôts, ces fonctionnaires sont passibles de la surtaxe progressive lorsqu'ils sont exonérés de l'impôt personnel sur l'ensemble des revenus dans le pays sur le territoire duquel ils exercent leur activité. Tel est le cas, d'une manière générale, pour les fonctionnaires et agents qui sont investis de fonctions officielles. A cet égard, aucune distinction n'est d'ailleurs à faire suivant que les intéressés possèdent ou non en France une résidence. Cette règle est notamment applicable aux fonctionnaires et agents de l'Etat qui sont en service dans la zone française d'occupation en Allemagne. Il s'ensuit que les conditions dans lesquelles lesdites personnes organisent les séjours qu'elles effectuent en France sont sans influence sur les conditions mêmes d'exigibilité de l'impôt. Ces conditions ne présentent un intérêt qu'en ce qui touche le lieu où l'imposition doit être établie, celui-ci étant, aux termes de l'article 10 du code général des impôts, le lieu de la résidence que le fonctionnaire ou agent possède en France ou, à défaut de résidence sur le territoire français, le siège du service qui l'administre. La détermination de la base de l'imposition dont les fonctionnaires ou agents de l'Etat peuvent ainsi être redevables doit, conformément aux stipulations du paragraphe 2 de l'article 165 du code général, être effectuée d'après les mêmes règles que celles qui sont applicables à l'égard des contribuables domiciliés en France. Dès lors, le montant imposable des traitements et salaires alloués aux fonctionnaires et agents de l'Etat qui sont en service à l'étranger doit comprendre l'ensemble des sommes qui sont perçues en espèces par les intéressés — celles de ces sommes qui sont libellées en monnaie locale devant être retenues pour leur contre-valeur en francs suivant la parité officiellement en vigueur le jour où elles ont été effectivement perçues — ainsi que, le cas échéant, la valeur des avantages en nature dont le traitement en espèces est assorti. Seules, peuvent être maintenues en dehors du montant brut du revenu imposable ainsi déterminé, les indemnités qui présentent le caractère de frais d'emploi ou de service, mais seulement dans la mesure où lesdites indemnités sont effectivement utilisées conformément à leur objet. La distinction entre les indemnités qui peuvent être considérées comme représentatives de frais professionnels et celles qui doivent être regardées comme un accessoire imposable du traitement proprement dit a fait l'objet d'une circulaire qui a été adressée le 17 février 1951, sous le timbre de la direction du budget, aux différents départements ministériels. Quant aux personnes qui n'ont pas la qualité de fonctionnaire ou agent de l'Etat, leur situation doit être réglée dans les conditions de droit commun. Ces personnes ne peuvent, dès lors, être assujetties à la surtaxe progressive à raison de leurs revenus professionnels que si elles ont effectivement conservé leur domicile en France.

12978. — **M. Caborit** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si une société qui a constitué un compte de réserves correspondant à l'augmentation d'un stock clandestin, dont la situation a été régularisée dans les conditions prévues par l'article 16 de la loi du 14 avril 1952, peut disposer de cette réserve, sans être tenue au payement: 1° de l'impôt sur les sociétés; 2° de la taxe de distribution (revenus de capitaux mobiliers); 3° de la taxe de 6 p. 100 lors de l'enregistrement du contrat constatant l'incorporation de ladite réserve au capital de la société; 4° du droit d'apport de 1,40 p. 100. (*Question du 6 juillet 1954.*)

Réponse. — 1° Réponse affirmative, à la condition que la dissimulation dont il s'agit soit effectivement couverte par l'amnistie fiscale instituée par l'article 46 de la loi du 14 avril 1952; 2° Conformément aux dispositions des articles 109-1 et 112 (1°) du code général des impôts, la taxe proportionnelle sur le revenu des valeurs mobilières deviendra exigible, soit lorsque la réserve sera mise effectivement en distribution, soit, en cas d'incorporation au capital, au moment du remboursement aux associés des actions ou parts sociales correspondantes; 3° et 4° en cas de capitalisation de la réserve dont il s'agit, le droit d'apport au tarif majoré de 6 p. 100 sera exigible, à l'exclusion du droit d'apport au tarif normal de 1,40 p. 100, sur l'acte constatant l'opération

---

13712. — **M. Cassagne** rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'en application de la loi du 14 avril 1952 accordant en matière fiscale une amnistie totale et inconditionnelle, des entreprises ont procédé à la rectification de leurs stocks qui auraient pu, dans le passé, être minorés; et lui demande: 1° si l'administration est fondée — et dans l'affirmative en s'appuyant sur quel texte — d'exiger du contribuable la « justification » de l'importance du stock rectifié tel qu'il est analysé en un inventaire complémentaire détaillé, établi conformément aux usages commerciaux et transcrit au registre comptable approprié; et de procéder, pour la raison qu'une telle justification ne lui est pas fournie, à l'imposition de tout ou partie des bénéfices résultant de cette rectification (indépendamment de l'application éventuelle de la règle dite du quart, adoptée pour l'imposition des bénéfices se rattachant à un exercice non amnistié); 2° s'il n'estime pas une telle exigence contraire à la règle habituelle selon laquelle, en présence d'une déclaration établie à des fins fiscales, c'est à l'administration qu'incombe le soin de prouver qu'elle est inexacte, non au contribuable de prouver qu'elle est exacte, d'autant que, dans l'hypothèse considérée, les intéressés ne sont généralement pas en mesure d'administrer la preuve exigée de l'administration, laquelle, par cette exigence contestable, fait planer une présomption de fraude sur leurs déclarations rectifiées et les évince, en fait, malgré les assurances données lors du vote de la loi, du bénéfice de celle-ci; 3° dans le cas cependant où la charge de la preuve incomberait vraiment au contribuable, si cette preuve pourrait être considérée comme rapportée dans l'hypothèse où l'inventaire rectifié serait appuyé des factures d'achat des marchandises inventoriées, malgré l'absence de brouillons d'inventaires et — s'agissant de ventes au détail dont le bénéfice ressort à un pourcentage normal d'ailleurs non contesté — de documents analysant les marchandises vendues. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — 1° et 2° Pour obtenir que la plus-value résultant de la rectification de leurs stocks ne soit pas comprise dans le bénéfice imposable pour la fraction qui provient de dissimulations afférentes aux exercices couverts par l'amnistie, les chefs d'entreprises doivent, conformément aux indications de l'instruction ministérielle du 17 avril 1952 relative à l'application de l'article 46 de la loi n° 52-401 du 14 avril 1952, apporter des justifications suffisantes quant à la valeur réelle de leur stock à l'ouverture du premier exercice pour lequel ils ne bénéficient pas de l'amnistie. La nature de ces justifications dépend de la situation de fait et il appartient au service des contributions directes d'apprécier, sous le contrôle, en cas de litige, des tribunaux administratifs, la valeur de celles qui sont produites par les chefs d'entreprises; 3° il ne pourrait être utilement répondu, sur ce point, à l'honorable parlementaire que si, par l'indication du nom et de l'adresse du contribuable qui s'y trouve visé, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête sur ce cas particulier.

13718. — **M. Crouzier** demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** si les rentes d'invalidité pour accidents du travail doivent être comptées pour le plafond des ressources fixées pour le calcul de l'allocation vieillesse. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — La question posée par l'honorable parlementaire comporte une réponse affirmative.

13720. — **M. Joseph Denais** demande à **M. le ministre des finances, des affaires économiques et du plan** pour quels motifs le transfert en France des sommes nécessaires au payement des coupons 1952-1953 des Docks de Bahia est suspendu, alors qu'elles ont été déposées dans un établissement bancaire. (*Question du 7 octobre 1954.*)

Réponse. — La réglementation des changes instituée par le gouvernement brésilien au début de 1953 a prévu un nouvel enregistrement des capitaux étrangers investis au Brésil en vue de déterminer la fraction des revenus susceptibles d'être transférée au cours officiel. Les représentants de la masse des obligataires ont poursuivi, depuis lors, avec l'appui de l'ambassade de France, d'actives démarches auprès des autorités brésiliennes en ce qui concerne l'enregistrement de la tranche française de l'emprunt 5 1/2 p. 100 de la Compagnie des docks de Bahia. Le transfert des provisions destinées au service des obligations de l'emprunt sera effectué dès que les autorités brésiliennes auront pris une décision à ce sujet.

13736. — **M. Dubois** expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** qu'un locataire âgé de 83 ans, titulaire de la carte sociale des économiquement faibles, se voit imposer à la contribution foncière des propriétés bâties, en vertu d'un rôle auxiliaire établi à la demande du propriétaire. L'administration des contributions directes, consultée, déclare ne pouvoir accorder le dégrèvement sollicité. Or, l'article 36 de la loi de finances du 7 février 1953, modifiant le premier alinéa de l'article 1398 du code général des

impôts stipule que: « Les propriétaires ou usufruitiers d'immeubles bâtis, titulaires de la carte sociale des économiquement faibles, instituée par la loi n° 49-1091 du 2 août 1949, sont dégrevés d'office de la contribution foncière des propriétés bâties pour l'immeuble habité exclusivement par eux ». Le dégrèvement ainsi accordé aux propriétaires semble devoir, *a fortiori*, être accordé aux locataires. Il lui demande de vouloir bien fournir toutes précisions utiles sur ce point. (*Question du 7 octobre* 1954.)

Réponse. — Etant donné que la contribution foncière réclamée à un locataire en vertu d'un rôle auxiliaire établi à la demande du propriétaire, seul débiteur légal de l'impôt, constitue pour ledit locataire un supplément de loyer, il n'est pas possible de faire bénéficier ce dernier du dégrèvement prévu par l'article 1398 du code général des impôts.

13739. — M. Frédéric Dupont rappelle à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que le paragraphe III de l'article 26 de la loi de finances pour l'exercice 1953, n° 53-79, du 7 février 1953, prévoit que des arrêtés fixeront les modalités d'application et la date d'entrée en vigueur des dispositions prévues aux paragraphes I et II de ce même article concernant notamment la détermination de la valeur des immeubles pour la liquidation et le payement des droits de mutation à titre onéreux et à titre gratuit. Il lui demande: 1° si les arrêtés prévus par ce texte paraîtront prochainement; 2° si l'administration de l'enregistrement a reçu des instructions pour envoyer à la suite de chaque vente immobilière, comme cela se pratique actuellement, une réclamation pour insuffisance d'évaluation sans avoir à rechercher si le prix indiqué dans l'acte correspond à la valeur vénale de l'immeuble vendu et s'il ne pense pas que l'automatisme de ces réclamations n'incite pas les contribuables aux dissimulations, ceux-ci sachant que, dans tous les cas, ils recevront une réclamation et qu'il leur sera nécessaire de discuter avec l'administration et arriver à transiger avec elle pour éviter les tracasseries de la procédure d'expertise. (*Question du 7 octobre* 1954.)

Réponse. — La question comporte une réponse identique à celle qui a été faite à la question écrite n° 12024 posée le 4 mai 1954 par l'honorable parlementaire (*Journal officiel* du 6 octobre 1954; Débats Assemblée nationale, p. 4525, colonne 1).

13749. — M. Jean Cayeux appelle l'attention de **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** sur la crise grave que subit actuellement l'apiculture française, par suite, notamment, du déséquilibre entre les prix de revient et les prix de vente possibles du miel. Il lui demande s'il ne lui semble pas opportun, non seulement pour favoriser la production du miel et de la cire, mais en raison du rôle indispensable que remplissent les abeilles comme agents de pollinisation des cultures, de prévoir des mesures d'allégements fiscaux en faveur des apiculteurs, et d'envisager, en particulier: 1° d'ajouter le miel à la liste des produits alimentaires de large consommation faisant l'objet des exonérations de taxes prévues par le décret n° 54-694 du 29 juin 1954; 2° d'exonérer le miel de la taxe à l'achat visée à l'article 287 du code général des impôts; 3° d'exonérer le matériel apicole de la taxe sur la valeur ajoutée. (*Question du 7 octobre* 1954.)

Réponse. — 1° et 2° Conformément aux dispositions des articles 256 et 286 du code général des impôts, les apiculteurs, considérés comme exerçant une activité agricole, ne sont pas assujettis aux taxes sur le chiffre d'affaires pour les ventes de miel provenant de leurs propres ruches. En revanche, lesdites taxes sont, en l'état actuel des textes, applicables dans les conditions de droit commun aux achats de miel effectués par des commerçants auprès de non-commerçants et aux reventes de ce produit. Compte tenu du caractère de généralité qui s'attache aux taxes sur le chiffre d'affaires, il ne paraît pas possible d'envisager en faveur du miel, l'extension des dispositions prévues par le décret n° 54-694 du 29 juin 1954, ni l'exonération de la taxe à l'achat visée à l'article 287 du code général des impôts; 3° comme l'ensemble du matériel agricole, le matériel utilisé par les apiculteurs ne peut bénéficier de la déduction de la taxe sur la valeur ajoutée, qui est réservée aux seuls redevables de cette taxe.

13768. — M. Marcel Noël demande à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** sur quelle base doit être payée l'indemnité de résidence d'un fonctionnaire (conducteur de chantiers ou agent de travaux) des ponts et chaussées: 1° ayant résidence officielle fixée par arrêté préfectoral dans une localité à abattement 13,5 p. 100, mais ayant autorisation officielle de résider effectivement dans une localité à abattement 11,25 p. 100; 2° ayant résidence officielle fixée dans les mêmes conditions, mais habitant dans une localité à abattement inférieur sans autorisation particulière de l'administration. (*Question du 7 octobre* 1954.)

Réponse. — Dans les deux cas signalés par l'honorable parlementaire, l'indemnité de résidence doit être calculée en fonction de l'abattement de zones de salaires fixé pour la localité où est situé la résidence administrative officielle des fonctionnaires intéressés.

13952. — M. Le Coutaller expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** que l'article 63 du code des pensions civiles et militaires impose au postulant à une pension de veuf, outre la justification d'une infirmité ou maladie incurable le rendant définitivement incapable de travailler, une clause limitant l'attribution de la pension à un total de ressources déterminé, bien que minime, il lui demande si ce droit à pension peut être reconnu d'office en faveur du titulaire d'une pension à 100 p. 100 de la loi du 31 mars 1919 et, en outre, de l'indemnité de soins servie aux pensionnés pour tuberculose ou, soit de l'article 10, soit du statut des grands mutilés, le montant de ces avantages n'entrant pas en compte dans le total des ressources à retenir, et la gravité des infirmités paraissant répondre de toute façon à la condition prescrite d'incapacité de travailler. (*Question du 12 octobre* 1954.)

Réponse. — La pension de veuf de femme fonctionnaire ne peut, en aucun cas, être accordée de plein droit et l'avis préalable de la commission de réforme prévue par l'article 45 du code des pensions civiles et militaires de retraite est toujours obligatoire.

13954. — M. Prelot expose à **M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques** le cas suivant: un ménage a acquis, en communauté, en janvier 1902, une parcelle de terrain non bâtie (1 hectare 50 ares environ). Cette parcelle se trouve actuellement du fait de l'extension de la ville et en application du plan d'urbanisme: *a*) d'un côté, en bordure d'une rue nouvellement aménagée avec le concours des riverains; *b*) d'un autre côté, en bordure d'une rue privée ayant la même origine que la parcelle, abandonnée gratuitement par le même ménage, pour satisfaire à la demande de la ville. Le mari est décédé en juillet 1946, laissant, par testament, sa veuve, âgée de quatre-vingt-quatre ans, seule héritière. Dans la succession, figure la moitié de l'immeuble acquis en 1902. S'autorisant d'une attestation délivrée par le maire de cette ville, la veuve X a vendu à quatre acquéreurs la parcelle en question, laissant à ceux-ci le soin (dont ils se sont acquittés) de mettre la construction qu'ils se proposent d'édifier, en harmonie avec le plan d'urbanisme, sans faire précéder la vente d'une demande d'autorisation préfectorale prévue par les articles 83 et suivants de la loi du 15 juin 1943. L'administration de l'enregistrement prétend réclamer aujourd'hui la taxe sur le chiffre d'affaires, prévue par l'article 23 de la loi du 6 janvier 1948 sur la moitié propre à la veuve X, l'autre moitié étant exempte du fait qu'elle a été recueillie par elle dans la succession de son mari (application de l'art. 1er du décret du 7 octobre 1950). Il lui demande si les prétentions de l'administration sont bien justifiées. En effet, dans deux réponses de M. le ministre du budget à des questions écrites à lui posées en date du 10 janvier 1952 et du 2 mai 1953, il est précisé qu'un lotissement n'est pas passible de l'impôt lorsque la division de la propriété n'a pas été précédée de l'accomplissement des formalités prescrites par les articles 83 et suivants de la loi du 15 juin 1943, surtout si un long délai s'est écoulé entre l'acquisition du terrain et son morcellement. Dans le cas présent, l'acquisition, effectuée en 1902 et le don fait par la venderesse de la rue privée destinée à l'aménagement des lieux semblent devoir exclure toute idée de spéculation. (*Question du 12 octobre* 1954.)

Réponse. — Si la personne visée dans la question posée par l'honorable parlementaire n'a pas accompli les formalités prescrites par la loi d'urbanisme n° 324 du 15 juin 1943, simplifiées, le cas échéant, par le décret n° 53-734 du 15 juillet 1953, elle n'a pas, strictement, la qualité de lotisseur, et elle ne saurait, en principe, être assujettie, à ce titre, aux taxes sur le chiffre d'affaires. Par ailleurs, en l'état des renseignements fournis, il semble hors de doute que cette personne n'est pas susceptible d'être soumise auxdites taxes en vertu de l'article 39 de la loi du 13 juillet 1925, c'est-à-dire comme étant assimilable à un marchand de biens, au sens de cet article. Toutefois, il ne pourrait être pris parti, en toute connaissance de cause, sur la position que le service local de l'enregistrement paraît avoir adoptée dans cette affaire, que si, par l'indication du nom et de l'adresse de l'intéressée, l'administration était mise à même de faire procéder à une enquête.

SANTE PUBLIQUE ET POPULATION

14143. — M. Boscary-Monsservin demande à **M. le ministre de la santé publique et de la population** si le bénéficiaire d'un emploi réservé au titre du ministère de la santé publique et de la population est en droit, avant de faire son option (acceptation ou maintien sur la liste) de demander quelques renseignements sur l'emploi susceptible de lui être offert, notamment quant à la rémunération et avec conditions d'avancement, et, dans l'affirmative, dans quel délai il peut espérer avoir ces renseignements. (*Question du 3 novembre* 1954.)

Réponse. — Il est toujours possible aux bénéficiaires de la législation sur les emplois réservés, candidats aux différents emplois relevant de l'autorité du ministère de la santé publique et de la population, de demander, avant l'acceptation définitive du poste envisagé, tous renseignements complémentaires à son sujet. Les services de l'administration centrale s'efforcent de répondre dans les délais les plus brefs aux questions précises clairement exposées par les intervenants.

Erratum

au compte rendu in extenso *de la séance du 15 novembre* 1954

QUESTIONS ÉCRITES

Page 5036, 1re colonne, au lieu de: « 14637. — M. Louis Christiaens expose à M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques... », lire: « 14367. — M. Louis Christiaens expose à M. le secrétaire d'Etat aux finances et aux affaires économiques... ».

ANNEXE AU PROCES-VERBAL

DE LA

2e séance du mercredi 17 novembre 1954.

SCRUTIN (N° 2658)

Sur l'ensemble du projet de budget de l'aviation civile et commerciale pour 1955.

Nombre des votants 609

Majorité absolue 305

Pour l'adoption 509

Contre 100

L'Assemblée nationale a adopté.

Ont voté pour :

MM.
Abelin.
Ait Ali (Ahmed).
André (Adrien), Vienne.
André (Pierre), Meurthe-et-Moselle.
Anthonioz.
Antier.
Apithy.
Arbeltier.
Arnal.
Aubame.
Auban (Achille).
Aubin (Jean).
Aubry (Paul).
Audeguil.
Aujoulat.
Aumeran.
Babet (Raphaël).
Bacon.
Badie.
Bapst.
Barangé (Charles), Maine-et-Loire.
Barbier.
Bardon (André).
Bardoux (Jacques).
Barrachin.
Barrès.
Barrier.
Barrot.
Baudry d'Asson (de).
Baurens.
Baylet.
Bayrou.
Beaumont (de).
Béchard (Paul).
Bèche (Emile).
Becquet.
Begouin.
Benbahmed (Mostefa).
Bendjelloul.
Béné (Maurice).
Bengana (Mohamed).
Benouville (de).
Ben Tounès.
Bergasse.
Bernard.
Berthet.
Bessac.
Bettencourt.
Bichet (Robert).
Bidault (Georges).
Bignon.
Billères.
Billiemaz.
Billotte.
Binot.
Blachette.
Boganda.
Boisdé (Raymond).
Boscary-Monsservin.
Bouhey (Jean).
Bourdellès.
Bouret (Henri).
Bourgeois.
Bourgès-Maunoury.
Boutbien.
Bouvier O'Cottereau.
Bouxom.
Brahimi (Ali).
Bricout.
Briffod.
Briot.
Brusset (Max).
Bruyneel.
Buriot.
Buron.
Caillavet.
Caillet (Francis).
Caliot (Olivier).
Capdeville.
Carlini.
Cartier (Gilbert), Seine-et-Oise.
Cartier (Marcel), Drôme.
Cassagne.
Catoire.
Catrice.
Catroux.
Cavelier.
Cayeux (Jean).
Chaban-Delmas.
Chabenat.
Chamant.
Charlot (Jean).
Charpentier.
Charret.
Chassaing.
Chastellain.
Chatenay.
Chevallier (Jacques).
Chevigné (de).
Christiaens.
Chupin.
Clostermann.
Cochart.
Coffin.
Coirre
Colin (André), Finistère.
Commentry.
Condat-Mahaman.
Conombo.
Conte.
Corniglion-Molinier.
Coste-Floret (Alfred), Haute-Garonne.
Coste-Floret (Paul), Hérault.
Coudert.
Coudray.
Couinaud.
Coulon.
Courant (Pierre).
Couston (Paul).
Coutant (Robert).
Crouzier.
Dagain.
Daladier (Edouard).
Damette.
Darou.
Dassault (Marcel).
David (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
David (Marcel), Landes.
Deboudt (Lucien).
Defferre.
Defos du Rau.
Degoutte.
Mme Degrond.
Deixonne.
Dejean.
Delabre.
Delachenal.
Delbez.
Delbos (Yvon).
Delcos.
Deliaune.
Delmotte.
Denais (Joseph).
Denis (André), Dordogne.
Depreux (Edouard).
Desgranges.
Deshors.
Desson.
Deloeuf.
Devemy.
Devinat.
Dezarnaulds.
Dicko (Hamadoun).
Mlle Dienesch.
Dixmier.
Dorey.
Douala.
Doutrellot.
Draveny.
Dronne.
Dubois.
Ducos.
Dumas (Joseph).
Dupraz (Joannès).
Duquesne.
Durbet.
Durroux.
Duveau.
Elain.
Estèbe.
Evrard.
Fabre.
Faggianelli.
Faraud.
Faure (Edgar), Jura.
Faure (Maurice), Lot.
Febvay.
Félice (de).
Félix-Tchicaya.
Ferri (Pierre).
Flandin (Jean-Michel).
Florand.
Fonlupt-Esperaber.
Forcinal.
Fouchet.
Fouques-Duparc.
Fourcade (Jacques).
Fouyet.
Frédéric-Dupont.
Fredet (Maurice).
Frugier.
Furaud.
Gabelle.
Gaborit.
Gaillard.
Gaillemin.
Galy-Gasparrou.
Garavel.
Gardey (Abel).
Garet (Pierre).
Garnier.
Gau.
Gaubert.
Gaulle (Pierre de).
Gaumont.
Gavini.
Gazier.
Genton.
Georges (Maurice).
Gernez.
Gilliot.
Golvan.
Gosset.
Gouin (Félix).
Gourdon.
Gozard (Gilles).
Gracia (de).
Grimaud (Henri).
Grimaud (Maurice), Loire-Inférieure.
Grousseaud.
Grunitzky.
Guérard.
Gueye (Abbas).
Guichard.
Guille.
Guislain.
Guissou (Henri).
Guitton (Jean), Loire-Inférieure.
Guitton (Antoine), Vendée.
Guthmuller.
Hakiki.
Halbout.
Helleguen.
Haumesser.
Hénault.
Henneguelle.
Heltier de Boislambert.
Houphouet-Boigny.
Huel.
Hugues (Emile), Alpes-Maritimes.
Hugues (André), Seine.
Hulin.
Hutin-Desgrées.
Isorni.
Jacquet (Marc), Seine-et-Marne.
Jacquet (Michel) Loire.
Jacquinot (Louis).
Jaquet (Gérard), Seine.
Jarrosson.
Jean (Léon), Hérault.
Jean-Moreau, Yonne.
Joly.
Joubert.
Jules-Julien.
July.
Kauffmann.
Kir.
Klock.
Kœnig.
Krieger (Alfred).
Kuehn (René).
Laborbe.
Labrousse.
Lacaze (Henri).
La Chambre (Guy).
Lacombe.
Lacoste.
Lafay (Bernard).
Laforest.
Mme Laissac.
Lalle.
Lamarque-Cando.
Lanet (Joseph-Pierre), Seine.
Lapie (Pierre-Olivier).
Laplace.
Laurens (Camille), Cantal.
Laurens (Robert), Aveyron.
Le Bail.
Lebon.
Lecanuet.
Lecourt.
Le Coutaller.
Le Cozannet.
Leenhardt (Francis).
Mme Lefebvre (Francine), Seine.
Lefèvre (Raymond), Ardennes.
Lefranc.
Legaret.
Legendre.
Lejeune (Max).
Lemaire.
Mme Lempereur.
Lenormand (Maurice).
Léotard (de).
Le Roy Ladurie.
Le Sénéchal.
Letourneau.
Levacher.
Levindrey.
Liauley (André).
Mme de Lipkowski.
Liquard.
Liurette.
Loustau.
Loustaunau-Lacau.
Louvel.
Lucas.
Lussy (Charles).
Mabrut.
Maga (Hubert).
Magendie.
Mailhe.
Malbrant.
Mallez.
Mamadou Konaté.
Mamba Sano.
Manceau (Bernard), Maine-et-Loire.
Marcellin.
Marie (André).
Martel (Louis). Haute-Savoie.
Martinaud-Déplat.
Masson (Jean).
Massot (Marcel).
Maurellet.
Maurice-Bokanowski.
Mayer (Daniel), Seine
Mayer (René), Constantine.
Mazel.
Mazier.
Mazuez (Pierre-Fernand).
Meck.
Médecin.
Méhaignerie.
Mendès-France.
Menthon (de).
Mercier (André-François), Deux-Sèvres.
Mercier (Michel), Loir-et-Cher.
Métayer.
Meunier (Jean), Indre-et-Loire.
Michaud (Louis), Vendée.
Mignot.
Minjoz.
Mitterrand.
Moch (Jules).
Moisan.
Molinatti.
Mollet (Guy).
Mondon.
Monin.
Monsabert (de).
Montalat.
Monteil (André), Finistère.
Montel (Eugène), Haute-Garonne.
Montel (Pierre), Rhône
Montgolfier (de).
Montillot.
Montjou (de).
Morève.
Morice.
Moro Giafferri (de).
Mouchet.
Moustier (de).
Moynet.
Muller (André).
Naegelen (Marcel).
Naroun Amar.
Nazi-Boni.
Nenon.
Nigay.
Ninine.
Nisse.
Nocher.
Noe (de La).
Noël (Léon), Yonne.
Notebart.
Olmi.
Oopa Pouvanaa
Ouedraogo Mamadou.
Ould Cadi.
Ou Rabah (Abdelmadjid).
Palewski (Gaston), Seine.
Palewski (Jean-Paul), Seine-et-Oise.
Pantaloni.
Paquet.
Paternot.
Patria.
Pebellier (Eugène).
Pelleray.
Pellre.
Penoy.
Perrin.
Petit (Eugène-Claudius).
Petit (Guy), Basses-Pyrénées.
Mme Germaine Peyroles.
Peytel.
Pflimlin.
Pinay.
Pineau.
Pinvidic.
Plantevin.
Pleven (René).
Pluchet.
Mme Poinso-Chapuis.
Prache.
Pradeau.
Prélot.
Prigent (Tanguy).
Priou.
Provo.
Puy.
Quénard.
Queuille (Henri).
Quilici.
Quinson.
Rabier.
Raffarin.
Raingeard.
Ramarony.
Ramonet.
Ranaivo.
Raveloson.
Raymond-Laurent.
Reeb.
Regaudie.
Reille-Soult
Renaud (Joseph), Saône-et-Loire.
Révillon (Tony).
Rey.
Reynaud (Paul).
Ribère (Marcel), Alger.
Ribeyre (Paul), Ardèche.
Rincent.
Ritzenthaler.
Rolland.
Rousseau.
Rousselot.
Saïah (Menouar).
Saïd Mohamed Cheikh.
Saint-Cyr.
Saivre (de).
Salliard du Rivault.
Samson.
Sanogo Sekou.
Sauvage.
Sauvajon.
Savale.
Savary.
Schaff.
Schmitt (Albert), Bas-Rhin.
Schmitt (René), Manche.
Schmittlein.
Schneiter.
Schuman (Robert), Moselle.
Schumann (Maurice), Nord.
Segelle.
Senghor.
Serafini.
Sesmaisons (de).
Seynat.

Sibué.
Sid-Cara.
Sidi el Mokhtar.
Siefridt.
Silvandre.
Simonnet.
Sion.
Sissoko (Fily-Dabo).
Small.
Solinhac.
Sou.
Souquès (Pierre).
Sourbet.
Soustelle.
Taillade.
Teitgen (Pierre-Henri).
Temple.
Thibault.
Thiriet.
Thomas (Alexandre), Côtes-du-Nord.
Thomas (Eugène), Nord.
Tinguy (de).
Tirolien.
Titeux.
Toublanc.
Tracot.
Tremouilhe.
Triboulet.
Turines.
Ulver.
Valabrègue.
Valentino.
Valle (Jules).
Vallon (Louis).
Vals (Francis).
Vassor.
Vendroux.
Verdier.
Verneuil.
Véry (Emmanuel).
Viatte.
Vigier.
Villard.
Villeneuve (de).
Maurice Violette.
Wagner.
Wasmer.
Wolff.
Zodi Ikhia.

Ont voté contre :

MM.
Astier de La Vigerie (d').
Ballanger (Robert), Seine-et-Oise.
Barthélemy.
Bartolini.
Benoist (Charles), Seine-et-Oise.
Benoit (Alcide), Marne.
Besset.
Billat.
Billoux.
Bissol.
Bonte (Florimond).
Boutavant.
Brault.
Cachin (Marcel).
Cagne.
Casanova.
Castera.
Cermolacce.
Césaire.
Chambrun (de).
Chausson.
Cherrier.
Cogniot.
Costes (Alfred), Seine.
Pierre Cot.
Cristofol.
Dassonville.
Demusois.
Denis (Alphonse), Haute-Vienne.
Duclos (Jacques).
Dufour.
Dupuy (Marc).
Mme Duvernois.
Mme Eslachy.
Estradère.
Fajon (Etienne).
Fayet.
Fourvet.
Mme François.
Mme Gabriel-Péri.
Mme Galicier.
Gautier.
Giovoni.
Girard.
Gosnat.
Goudoux.
Mme Grappe.
Gravoille.
Grenier (Fernand).
Mme Guérin (Rose).
Guiguen.
Guyot (Raymond).
Joinville (Alfred Malleret).
Kriegel-Valrimont.
Lambert (Lucien).
Lamps.
Lecœur.
Lenormand (André).
Linet.
Manceau (Robert), Sarthe.
Mancey (André), Pas-de-Calais.
Martel (Henri), Nord.
Marty (André).
Mlle Marzin.
Maton.
Mercier (André) Oise.
Meunier (Pierre), Côte-d'Or.
Midol.
Mora.
Mouton.
Muller.
Musmeaux.
Noël (Marcel), Aube.
Patinaud.
Paul (Gabriel).
Pierrard.
Mme Prin.
Pronteau.
Prot.
Mme Rabaté.
Renard (Adrien), Aisne.
Mme Roca.
Rochet (Waldeck).
Rosenblatt.
Roucaute (Gabriel).
Sauer.
Signor.
Mme Sportisse.
Thamier.
Thorez (Maurice).
Tillon (Charles).
Tourné.
Tourtaud.
Tricart.
Mme Vaillant-Couturier.
Védrines.
Vergès.
Mme Vermeersch.
Villon (Pierre).
Zunino.

N'ont pas pris part au vote :

MM.
Barry Diawadou.
Bechir Sow.
Ben Aly Cherif.
Edouard Bonnefous.
Goubert.
Herriot (Edouard).
Moatti.

Excusés ou absents par congé :

MM.
Bénard (François).
Cadi (Abd-el-Kader).
Colin (Yves), Aisne.
Ihuel.
Juglas.
Laniel (Joseph).
Pierrebourg (de).
Pupat.
Secrétain.

N'ont pas pris part au vote :

M. André Le Troquer, président de l'Assemblée nationale, et M. Godin, qui présidait la séance.

Les nombres annoncés en séance avaient été de :

Nombre des votants 610
Majorité absolue 306

Pour l'adoption 510
Contre 100

Mais, après vérification, ces nombres ont été rectifiés conformément à la liste de scrutin ci-dessus.

Ce numéro comporte le compte rendu des deux séances du mercredi 17 novembre 1954.

1re séance : page **5123**. — 2e séance : page **5143**.

Paris. — Imprimerie des Journaux officiels, 31, quai Voltaire.